



IL NOTIZIARIO

VOL. 20 N. 3 - 4 1989



international plastic modellers' society
sezione italiana - italian branch

Pubblicazione Ufficiale della
IPMS - ITALY per i propri
iscritti. Il contenuto è proprietà
letteraria esclusiva.
- All contents strictly copyright-

Direttore Responsabile:
Giorgio Pini

Autorizzazione del Tribunale di
Modena n. 681 del 10/11/1985.

Gli articoli rispecchiano unica-
mente le opinioni degli autori e
non quelle dell'IPMS-ITALY.

IPMS - ITALY
Casella Postale 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli (Mo)
Italy

Quote sociali per l'anno 1989:
Soci Junior:.....Lit. 10.000
(fino a 16 anni)
Soci Senior:.....Lit. 30.000
(oltre i 16 anni)

1989 Membership Dues:
EuropeItalian Lire 30.000
Overseas.....US \$ 30,00

Le rimesse possono essere ef-
fettuate a mezzo assegno ban-
cario, circolare o vaglia postale
intestati a:

Payment by bank draft or IMO
to:

Giorgio Pini
C. P. 36 - P.O. Box 36
41010 Fossoli (Mo)
Italy

NICOLA PIGNATO

1912
1986

DALLA LIBIA AL LIBANO



EDITRICE SCORPIONE
TARANTO

INDICE:

De Havilland DH2 di Casirati A. IPMS BG.	Pag. 1
Pz.Kfz IV ausf. J di Cocchi G.L. IPMS MO.	Pag. 6
Un F16 da ... di De Florio S. IPMS TA.	Pag. 9
Space Shuttle di Lugli P.P. IPMS MO.	Pag. 15
Italia in guerra di Pecchi C. IPMS MO.	Pag. 18
La vetrina dell'IPMS Mostra Portogruaro	Pag. 21
Novità	Pag. 23
Marmon Herrington di De Florio S. IPMS TA	Pag. 29

IN REDAZIONE:
CARLO PECCHI

In Copertina: Splendida
fotografia del Pz.Kfz
IV ausf. J realizzato
da Cocchi Gian Luca
IPMS MODENA

DE HAVILLAND D.H.2

PREMESSA

Il soggetto del presente articolo è, secondo il parere di chi scrive, uno dei più attraenti della 'Grande Guerra'. Tutte le sue caratteristiche, dal motore rotativo all'elica spingente, alla formula a traliccio, parlano il linguaggio da molto tempo dimenticato, ma pieno di romanticismo e di passione per il volo.

Cenni Storici

La battaglia della Somme, combattuta nell'estate del 1916, uno dei più grandi scontri di tutto il conflitto. La situazione della guerra aerea, fino a quel momento favorevole alle forze della Germania Imperiale, fu ribaltata dall'introduzione da parte alleata di massicce formazioni da caccia, equipaggiate con ottimi velivoli di nuova produzione, generalmente superiori ai monopiani avversari. Ed è proprio in questo periodo che un nuovo caccia inglese il De Havilland DH2, si impone all'attenzione generale. Sviluppato dal biposto DH1, il nuovo biplano ad elica spingente manifestò sulle prime alcuni difetti, ai quali si rimediò ben presto mediante l'esecuzione di semplici modifiche. Il DH2 fu uno dei primi veri caccia di concezione britannica, ma non fu, come normalmente si ritiene, studiato in risposta all'introduzione dei caccia tipo 'E' prodotti dalla Fokker, dalla Pfalz e dalla Euler. Il progetto del DH2, fu concepito precedentemente all'apparizione dei monopiani germanici. La formula a traliccio (adottata tra l'altro anche per altri aereoalati, quali, ad esempio, i caccia della serie FE prodotti dalla Royal Aircraft Factory, i ricognitori italiani SIA SP ed i Voisin francesi) fu dettata dall'adozione di un apparato propulsivo spingente, a sua volta scelto allo scopo di dotare l'apparecchio di un armamento con apprezzabili capacità offensive pur in mancanza di un efficiente meccanismo di sincronizzazione. Ne risultò un biplano a doppia campata, dotato di alettoni su entrambe le ali e di generose superfici mobili di coda. Robusto e maneggevole, il DH2 arrampicava molto bene, e non ebbe molte difficoltà ad imporsi ai monopiani avversari, dotati del meno efficiente sistema di svergolamento alare. Il pilota alloggiava in una navicella che accoglieva oltre l'abitacolo, il serbatoio del carburante e, dietro a quest'ultimo, il motore rotativo Gnome Monosoupape da 100 cavalli, azionante un elica lignea bipala o quadripala. Un secondo serbatoio era montato sopra o sotto l'ala superiore, ed alimentava per gravità l'unità propulsiva. Dopo alcune perplessità iniziali, dovute in molti casi alla sostituzione degli stabili biposto Be2 con il nuovo maneggevole caccia, i piloti inglesi impararono a conoscere bene il monoposto De Havilland ed a sfruttarne i pregi a danno degli avversari. Il merito di questo repentino adattamento va in gran parte attribuito all'abilità ed al coraggio di uno dei più famosi e celebrati assi britannici: il Maggiore Laone Hawker. Certamente il più famoso pilota di DH2, Hawker fu il primo a dimostrare che, con l'esecuzione delle necessarie manovre, il nuovo caccia poteva essere messo volontariamente in vite e portato ad uscirne in perfetta sicurezza. L'unità che si distinse maggiormente nell'impiego del DH2 fu il 24° squadrone del Royal Flying Corps, il primo squadrone da caccia ad essere costituito. Gli aerei di questa unità si distinguevano per avere i montanti interalari esterni colorati a segmenti bianchi e rossi. Lo asso scozzese James T.B. McCudden VC pilotò per un certo periodo il caccia De Havilland. Ecco le sue impressioni, tratte dal libro "Five Years in the Royal Flying Corps": "... (Mi fu assegnato il DH2 numero 5985, che aveva già volato per circa 8 ore. Vi salii la sera stessa del mio arrivo al 29° squadrone, per fare un po' di pratica. Lo trovai un aereo di ottime caratteristiche e leggero ai comandi (...)) Il DH2 era un aereo molto freddo, perché il pilota sedeva in una piccola navicella con il motore molto lontano, dietro di lui). Il sopraggiungere al fronte dei caccia Halberstadt ed Albatros determinò il tramonto del DH2, alla cui maneggevolezza gli aerei germanici potevano opporre maggiore velocità orizzontale, volume

di fuoco e almeno nel caso dell'Halberstadt, pari manovrabilità. Emblematico è l'esito di uno dei più conosciuti e romantici duelli aerei di tutta la guerra. Il 23 novembre 1916, si incontrarono nei cieli francesi il Maggiore Laone Hawker ed il Tenente Barone Manfred von Rictofen. Il primo pilotava il DH2; il secondo, ancora sconosciuto, volava ai comandi di un Albatros D.II. Durante il combattimento, ognuno dei due contendenti sfruttò al massimo le caratteristiche della propria macchina, ma senza riuscire ad avere la meglio sul rivale. Ad un certo punto, però, Hawker si rese conto di trovarsi troppo al di là delle linee tedesche e tentò di rientrare. Questa manovra gli fu fatale, perché consentì al suo determinato avversario di assumere una posizione di vantaggio. Lo abbattimento del Maggiore Hawker simboleggia il tramonto del DH2, e la riassunzione del dominio dell'aria da parte delle neocostituite Jagdstaffeln tedesche.

DATI TECNICI

Apertura alare	m 8,61
Corda alare	m 1,45
Altezza	m 2,90
Lunghezza	m 7,68
Velocità max	Km/h 148,8 al livello del mare
Salita a 3048 metri	24m 45s
Motore	Gnome Monosoupape rotativo 100 cv
Armamento	1 mitragliatrice Lewis da 7,7mm

(Fonte: Profile n°91: "The De Havilland DH2")

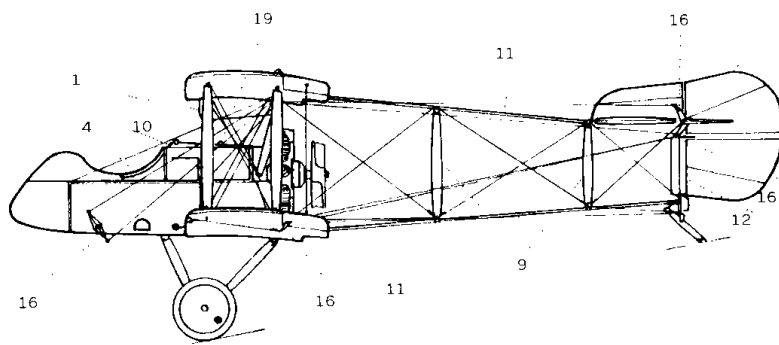
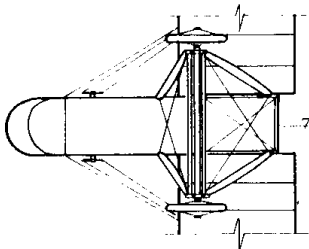
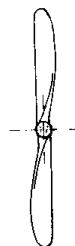
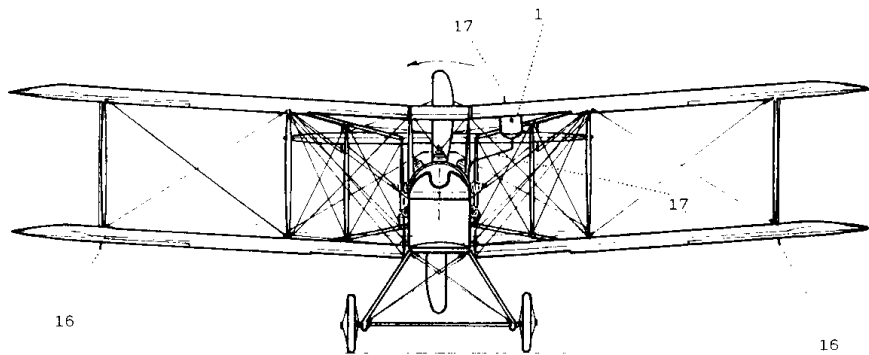
IL MODELLO:

La Revell produce l'unico kit in scala 1/72 del DH2 attualmente disponibile. Il prodotto è abbastanza buono, pur essendo caratterizzato da ali e piani di coda un po' spessi. Le ruote sono di diametro eccessivo e la mitragliatrice Lewis è piuttosto grossolana. Il compenso, il motore è ben realizzato ed esattamente dimensionato. L'elica è buona. Le decalcomanie sono ben stampate e generalmente in registro; dei colori scelti per le insegne di nazionalità, il blu è leggermente troppo scuro, mentre il rosso riproduce molto bene la tonalità originale.

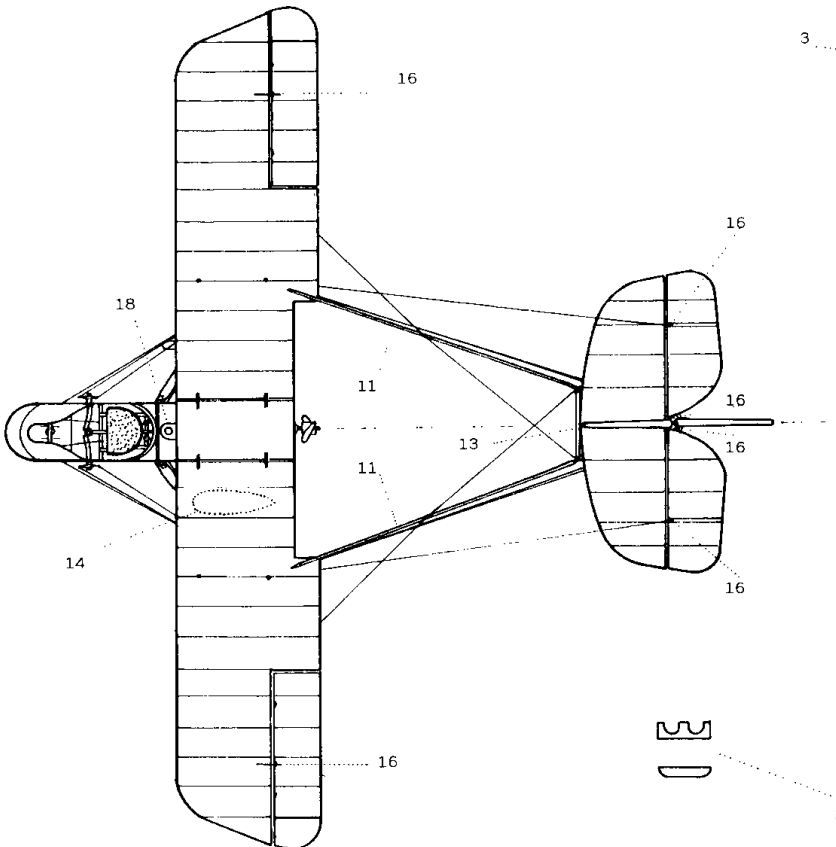
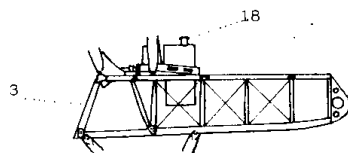
LE MODIFICHE:

Le superfici di volo vanno sottoposte all'usuale trattamento di rifinitura, assottigliando tutti i bordi d'uscita, riducendo il dettaglio della centinatura e posizionando diversamente le superfici mobili, allo scopo di dare maggior 'dinamismo' al modello finito. Vanno quindi chiusi gli inviti per il traliccio di coda presenti sotto le ali. Il serbatoio di riserva (n°1) fornito dalla scatola è di forma errata e sottodimensionato. E' necessario quindi:

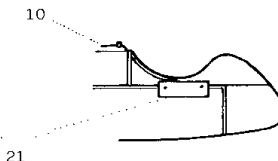
- *riempire con del plasticard l'invito presente sopra l'ala superiore;
- *autocostruire un nuovo serbatoio ed incollarlo all'ala stessa, rifinendo poi le giunture. Tale serbatoio poteva anche essere montato sopra l'ala superiore, nella posizione evidenziata dai disegni.
- *il profilo del bordo d'uscita di entrambe le ali va alterato conformemente ai disegni in scala. Bisogna poi riprodurre su sprue stirato la parte visibile del longerone posteriore dell'ala inferiore (n°7)
- *la navicella è sovradimensionata e di profilo non molto fedele. Data la soluzione di montaggio scelta dai tecnici della Revell, risulta conveniente agire come segue:
- *diminuire l'altezza delle pareti laterali di 1,5mm e la loro lunghezza di 3mm
- *ridurre l'altezza della carenatura di 1,5mm.
- *incollare le pareti e la carenatura.
- *aggiungere del plasticard da 0,3mm per modificare il profilo posteriore (n°3).
- *autocostruite gli interni, basandosi sui disegni e sulle foto che accompagnano l'articolo.
- *ridurre lo spessore dell'imbottitura del bordo dell'abitacolo (n°4)
- *accorciare la parete posteriore del pezzo superiore della navicella (pezzo n°11), modificare il profilo (foto n°2) ed incollarlo, per poi rifinire tutte le giunture e modificare il profilo del muso.

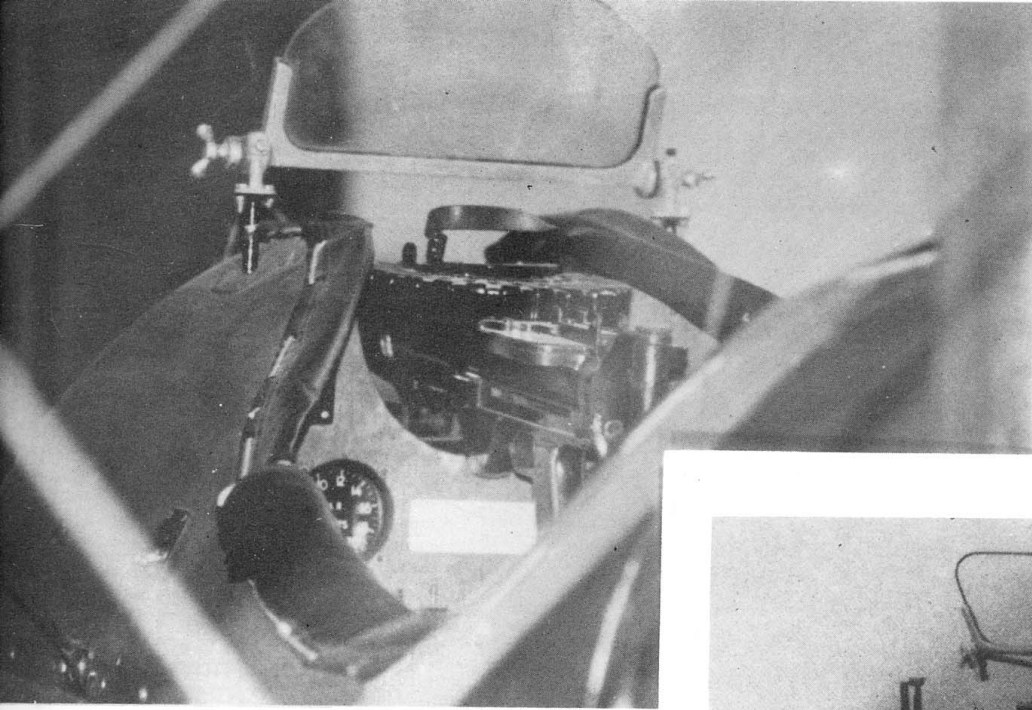


DH-2

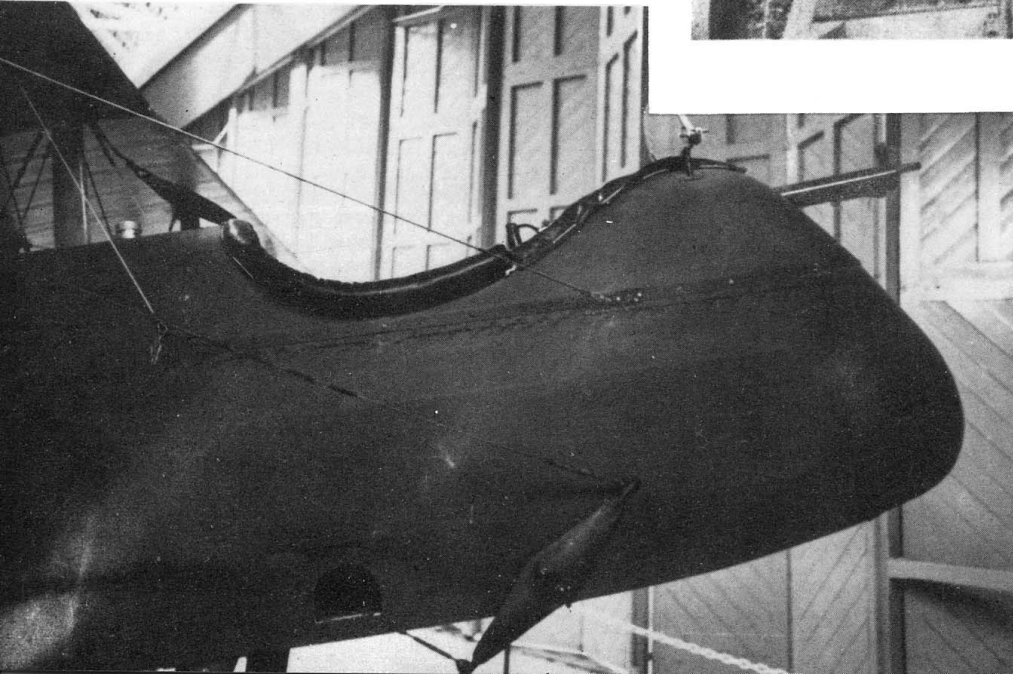
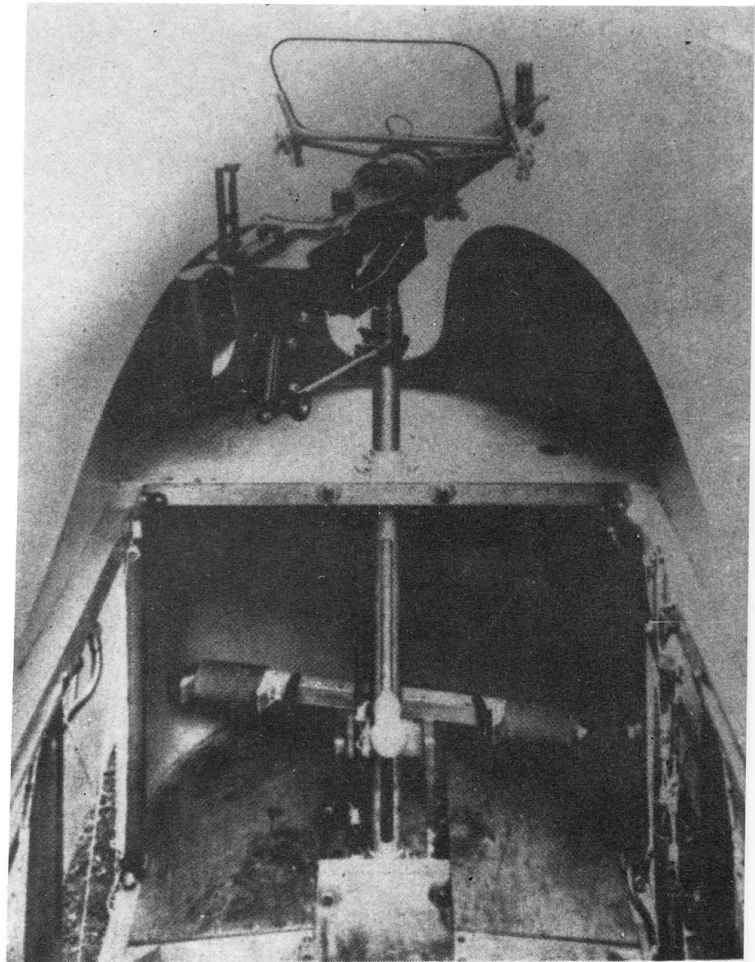


SCALA 1/72 DISEGNI DI
DRAWING by BRUNO CASIRATI





in alto) gli interni del DH2 conservato in condizioni di volo dallo Imperial War Museum a Duxford. Gli Strumenti sono moderni.(foto Arletti);(a lato) un'altra foto di interni.Di particolare interesse sono il sostegno telescopico della mitr. Lewis,il parabrezza e la pedaliera.(foto sotto) interessante vista laterale della navicella,molto utile per modificare quella fornita dal kit.In evidenza la mitr.Lewis e le squadrette di controllo dei piani di profondità.(foto Arletti)



*aggiungere la paratia parafiamma e la carenatura n°10 riportata nei disegni. Il DH2 è caratterizzato da un elevato numero di montanti e tiranti. I montanti ed il traliccio di coda offerti dal kit sono abbastanza spessi, e vanno assotigliati e rifiniti. In alternativa, è consigliabile autocostruire tutti questi particolari, usando plasticard da 0,3mm per i montanti e filo di adeguato spessore per i 4 longheroni principali del traliccio (n°9 e n°11). Si noti in fine che i montanti interalari interni avevano corda maggiore di quelli esterni (si veda, a questo proposito, il n°91 della serie Profile, alle pag. 4/5 e 10), e che le estremità anteriori del traliccio si inserivano sopra le ali, non sotto, come le istruzioni di montaggio della Revell suggeriscono. Come per tutti i modelli di aerei multiplani, è bene procedere alla verniciatura prima di completare il montaggio.

APPLICARE LE DECALCOMANIE CONVIENE:

*fissare i montanti di navicella.

*incollare l'ala superiore, controllandone attentamente l'allineamento in pianta e di fronte.

*inserire ed incollare i montanti interalari.

*fissare i longheroni inferiori del traliccio, essi si uniscono in coda. *incollare gli elementi verticali (n°12) ed orizzontali (n°13) del traliccio. Aggiungere i longheroni superiori ed i piani di coda, facendo bene attenzione all'allineamento: questa è la fase critica del montaggio.

*incollare i montanti del traliccio ed il carrello. Conviene rinforzare i punti più delicati con cianoacrilato, ed aspettare fra una fase e l'altra che la colla sia asciutta del tutto. Ciò richiede un po' di pazienza, ma assicura risultati comunque migliori di quelli di un assemblaggio affrettato. Il montaggio viene quindi completato con l'aggiunta dei seguenti particolari:

*il motore e l'elica; chi volesse realizzare un esemplare con elica quadripala potrà utilizzare un'elica Aeroclub (n°cat. P040) od un'elica di Handley/page 0/400 Airfix. *le ruote; quelle del kit vanno assolutamente sostituite; si può ricorrere, ad esempio a quelle di un Fokker Dr.1 Airfix, o al prodotto Aerclub (n°cat. V028).

*la mitragliatrice Lewis ed il contenitore esterno per i tamburi di ricambio (n°21 i disegni riportano anche una variante di quest'ultimo) anche in questi due casi, ciò che la scatola ci offre va senza dubbio sostituito. Adatte allo scopo possono essere le Lewis contenute nelle scatole del De Havilland DH4 o dell'Handley/page 0/400 dell'Airfix, così come l'Aeroclub (n°G012). Il contenitore può essere autocotruito in plasticard da 0,2mm.

*le squadrette di controllo delle superfici mobili (n°16).

*il pattino di coda.

*le tubazioni del serbatoio di riserva (n°17)

*il bocchettone di rifornimento del serbatoio del carburante (n°18).

*il condotto per la presa d'aria del carburante (n°19).

*il parabrezza.

L'ultima operazione consiste nell'aggiunta della tiranteria. La quantità di cavi presente consiglia l'uso di un materiale resistente e facile da maneggiare. Ritengo quindi che la scelta migliore sia quella del filo di acciaio. Esso può essere acquistato direttamente dall'unica ditta che lo produce: la Airknoker Things Sales (P.O. Box 421/W, Buckeye Lake, OH 43008, U.S.A.). Questo filo, di 0,065mm di diametro, può essere facilmente raddrizzato facendone passare un pezzo sopra la fiamma di una candela, tenendolo ad una distanza tale da portare al colore rosso la parte esposta. Questa operazione gli conferirà anche un colore brunito molto realistico. Il filo può essere tranquillamente tagliato a misura con un tagliabala, ed incollato con Vinavil. Personalmente, ritengo che



Il Maggiore Lanoe Hawker, certamente il più conosciuto pilota di DH2. Oltre ad essere un aviatore di capacità non comuni, ebbe il merito di non arrendersi alle critiche mosse al caccia De Havilland, dimostrandone in seguito le ottime caratteristiche.

questo materiale sia il migliore per la tiranteria. Come sempre, comunque, consiglio di partire dai cavi più interni, per poi procedere verso l'esterno. Completata questa operazione, lo spazio residuo dei buchi d'invio per i montanti alari può essere riempito con Kristal Kleer o Vinavil, colorato.

COLORAZIONE

1)interni,

La navicella aveva le pareti rivestite in tela, mentre la struttura era in legno verniciato

Sedile vimini

Cloche e pedaliera nero

Manette e sostegno Lewis nero

2)esterni,

Gli schemi di colorazione che ornano il DH2 possono essere suddivisi in 3 fondamentali, nel seguito brevemente descritte in ordine cronologico di adozione.

a) Sia le superfici telate che quelle lignee venivano trattate con vernice protettiva trasparente. Il serbatoio alare ed i longheroni del traliccio rimanevano in metallo naturale. Tutti i montanti erano in legno verniciato. I dischi delle ruote erano in tela.

Legno verniciato Tan

Tela verniciata 6p cleardoped linen + 1p grigio chiaro + 3p bianco.

b) Le parti in legno e, in alcuni casi, i cerchi delle ruote ed il serbatoio alare, erano colorati in PC/10.

Nessun'altra variazione rispetto allo (schema a). PC/10 7p RFC green +7p tan +4p grigio chiaro

c) Tutte le superfici latero superiori venivano verniciate in PC/10, mentre le aree inferiori rimanevano in tela naturale trattata. Naturalmente, è ragionevole presumere che alcuni esemplari potessero presentarsi con schemi di colorazione intermedi. È bene ricordare che l'anello bianco intorno alle coccarde fu introdotto nel mese di maggio del 1917, periodo in cui pochi DH2 rimanevano in servizio operativo.

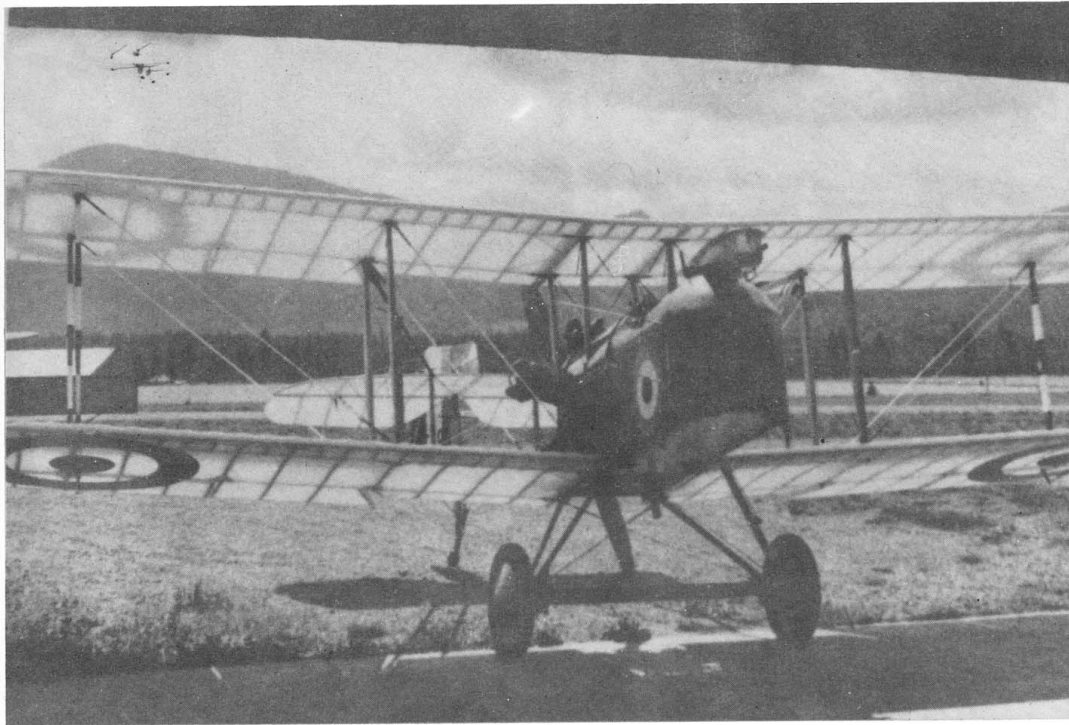


TABELLA DEI COLORI:	Humbrol	Mo/Lak
RCF green	HB15	LB15
Clear doped linen	HB16	LB16
Tan	9	9
Grigio chiaro	64	
Grigio scuro	67	
Metallo naturale	56	

L'ottima replica in grandezza reale costruita da Mr. Walt Redfern, e riprodotte uno dei velivoli del 24° Squadron, RCF. Si noti l'effetto determinato dal passaggio della luce attraverso le superfici telate. (WW1 Aeroplanes)

FOGLI DI DECALS SUPPLEMENTARI

- *American Gryphon n°16 Insegne di nazionalità
- *Microscale n°72/06 insegne di nazionalità
- *Almark n°A/27 insegne di nazionalità
- *Blue Rider set n°10 insegne di nazionalità

BIBLIOGRAFIA:

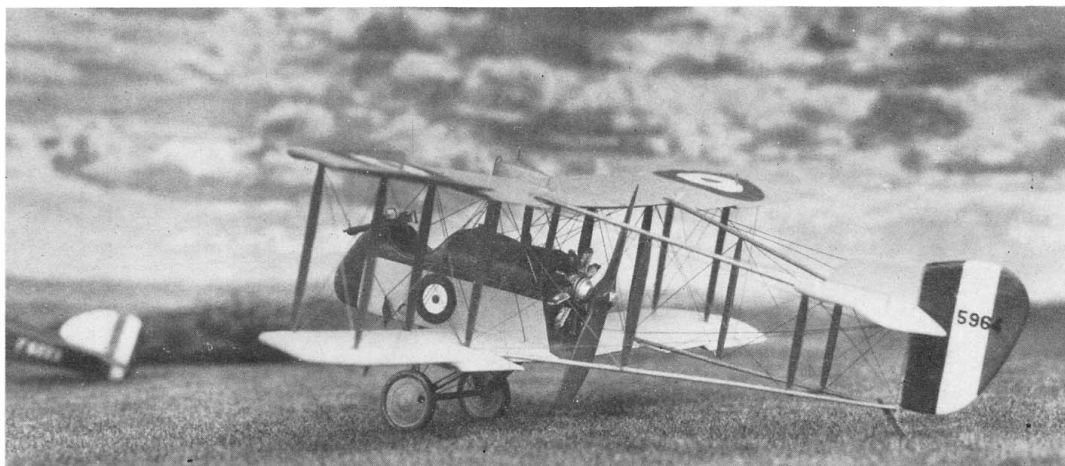
- *WWI Aero the journal of the early aeroplanes n°92
- *Profile. n°91
- *Vintage Warbirds n°1: "The Royal Flying Corps in WW1"
- *MAP Plan Pack n°2833
- *Cross & Cockade International Journal, 1/89

RINGRAZIAMENTI

L'autore desidera esprimere i suoi più sentiti ringraziamenti a Mr. Leonard Opdycke (per WW1 Aeroplanes) e all'amico Fabrizio Arletti, per la preziosa collaborazione.

Alberto Casirati
I.P.M.S. Bergamo

Fotografia ambientata del modello costruito dall'autore. In evidenza i montanti, il traliccio e la Lewis autocostituiti, oltre alla tiranteria, in filo metallico. (Casirati)



PzKpfw IV Ausf. "J" SIRIANO

Durante le mie esperienze modellistiche, in tanti anni che pratico quest'hobby, grande spazio l'ho sempre dedicato con vivo interesse ai conflitti mediorientali del dopo guerra. In pratica tutti quegli scontri che videro contrapposti gli schieramenti del neonato stato d'Israele con i vari paesi componenti la lega Araba (Siria, Giordania, Egitto ecc. ecc.). Così anche con questo modello da me costruito riprende quel capitolo di storia e più in dettaglio la guerra del 1967, o Guerra dei Sei Giorni. Il mezzo da me preso in esame, è la versione dell'ormai famoso e collaudato PzKpfw IV nella sua ultima versione sotto le insegne dell'esercito Siriano, il quale vide questo carro sfortunato protagonista, nelle prime ore di guerra sul fronte del Golan. Chi è a conoscenza di questi fatti, saprà di certo, come numerosi carri tedeschi della II^o G.M. residuati bellici, o rimasti nelle mani degli eserciti Alleati alla fine del conflitto praticamente intatti, vennero "girati" a vari paesi europei nella ricostituzione dei loro eserciti. Si vedranno così alla fine degli anni '40, primi anni '50, PzKpfw IV in versione H e J in servizio presso gli eserciti di Spagna, Jugoslavia, Finlandia, Ungheria ecc. Con il passare degli anni, ed in base ai programmi di cooperazione e aiuti militari, questi carri, vennero poi svenduti alla Siria che, ansiosa di "menar le mani" per riconquistare territori rivendicati da sempre nei confronti di Israele, acquistava tutto ciò che il mercato offriva. Il primo impiego di questi carri armati; i quali già alla fine della II^o G.M. nonostante i miglioramenti subiti, avevano dimostrato una netta inferiorità nei confronti dei carri sovietici e americani, risale già alla guerra del 1956 durante l'operazione "KADESH". Il modello da me realizzato riproduce invece la versione della guerra successiva, quella dei sei giorni appunto.

IL MODELLO:

Prendiamo in esame il modello della Tamiya del PzKpfw IV Ausf. H che ho utilizzato. Sostanzialmente si tratta di un buon modello, anche se facilmente migliorabile in alcuni dettagli, per ottenere un migliore realismo.

Scafo inferiore e Superiore (I)

Si comincerà con l'eliminare la scritta della casa produttrice stampata sulla parte inferiore del pezzo, e alla chiusura dei soliti buchi di predisposizione alla motorizzazione. Fatto questo si proverà a 'freddo', l'incastro tra scafo inf. e sup. per meglio controllare, quale sia la dimensione del pezzo di plasticard da usare per chiudere la parte centrale dei parafranghi, che inspiegabilmente rimane aperta, lasciando spazio ad antiestetici fasci di luce. (disegno 1) Si provvederà poi alla chiusura delle predisposizioni per gli attrezzi posti sui parafranghi, sottoforma di fori passanti; considerato il fatto che gli attrezzi in dotazione sono da rimuovere, è bene anticipare questa operazione a modello da iniziare. Si procederà poi, con il costruire il carro normalmente seguendo le istruzioni della scatola. Non bisognerà, per ottenere la versione 'J' siriana, montare le seguenti parti: A1 A2 B5 B11 B43 B47 C1 C3 C6 C7 C8 C9 C10 C11 C12 C13 C14 C15 C18 C19 C21 C22 C23 C24 C25 C34 C35 C37 C38 C42 C50 C58 C63 C64 C65 C66 C67 C68 C71 D3 E5

Cerniere Parafranghi Anteriori (II)

Sul modello Tamiya, anche se ben ridotte, le cerniere di apertura dei parafranghi ant., appaiono un po' piatte, così per chi volesse ottenere un miglior risultato, consiglio di asportare con il tagliabalsa, rifinendo poi la superficie della plastica, con carta abrasiva molto fine. Fatto questo, si ricostruiscono usando profilato di ottone cavo del diametro di 0,5 mm e della lunghezza di 2,5mm. Si uniranno con filo sottile metallico in vendita nelle migliori ferramenta, o sprue filato, ottenendo così il risultato illustrato dalla (foto 1).



Treno di rotolamento (III)

L'unica grossa modifica da apportare, riguarda la ruota posteriore di rimando tendicingolo, la quale si presentava di diversa concezione nella versione 'J'. Per capirci meglio consiglio di consultare il disegno a pagina 46 del volume PzKpfw IV IN ACTION edito dalla Squadron/Sig= nal Publication. Queste ruote, potranno essere recuperate da un vecchio modello di Brumbar Tamiya, per chi ne avesse uno in demolizione. (Foto 2) Si provvederà poi all'autocostruzione degli sportelli che serviranno alla manutenzione. Questi sportelli, andranno collocati sui fianchi dello scafo, direttamente sotto i mozzetti dei rulli sorreggicingolo. (Foto 3)

Scafo posteriore (IV)

Nella parte posteriore del carro, si ricostruiscono i tubi di scarico, che misureranno cm 1,1 di altezza e 5mm di diametro. Per fare ciò, ho usato dei normali tondini di plasticard vuoti all'interno e reperibili in un qualsiasi negozio di modellismo ben attrezzato. Il risultato è visibile nella (fotografia 4), nella quale è visibile il portellino di accesso al congegno di avviamento manuale, anch'esso da autocostruirsi.

Attrezzi (V)

Come già detto in precedenza, gli attrezzi esterni sui parafranghi ant., non dovranno essere montati, ma sostituiti da due grossi contenitori, da autocostruire. Consiglio di usare del plasticard abbastanza sottile, 0,5mm o di 0,25mm per potere ottenere un effetto ondulato di maggiore realismo. Le dimensioni sono riportate nel (disegno 2). Per chi fosse in possesso del Vol. n° 18 della Osprey/Vanguard sul PzKpfw IV può trovare all'ultima pagina delle immagini di due versioni del carro siriano in questione, ovviamente si tratta di esemplari catturati dagli israeliani. Evidenti sono le modifiche da apportare sia nei fianchi che sul frontale, dove saranno aggiunti i portacingoli sulla piastra anteriore; in torre sullo scudo a fianco del cannone si dovrà sistemare un'altro portacingoli come il precedente. Anche il 'Notek', o luce notturna dovrà essere sistemato sulla cofanatura anteriore.

Schurzen in Torretta (VI)

Decisamente fuori scala il loro spessore, dovrà così essere assottigliato notevolmente, lavorando di lima e pazienza, una delle migliori doti modellistiche. Anche le cerniere interne di chiusura degli scudi protettivi dovranno essere ricostruite seguendo il (disegno 3). Sicuramente di maggiore effetto nel caso li si volesse presentare aperti. Anche le barre di sostegno degli schurzen saranno assottigliate, con l'aggiunta dei bulloni sul cielo di torretta.

Mitragliatrice Antiaerea (VII)

Alcuni carri armati siriani PzKpfw IV, tramite modifiche alla cupola del capocarro, erano dotati di mitragliatrice antiaerea di modello sovietico DSHK, su intelaiatura a binario di tipo campale, a me personalmente sconosciuta. Si potrà riprodurla utilizzando come guida, sempre il volume sopra citato Osprey n°18. La mitragliatrice, per chi ne fosse in possesso, potrà usare quella proveniente da un T62 Tamiya, opportunamente modificata. L'anello circolare da sistemarsi sul bordo superiore della cupola misurerà 1mm di spessore e 2mm di diametro di larghezza. Lo si collocherà come dovuto seguendo il (disegno 4). In fine il corrimano avvolgente è stato ottenuto lavorando con plasticard da 0,5mm (Foto 5 & 6).

Fotografie 7 e 8 nella pagina accanto, sono ulteriori chiarimenti dei seguenti particolari: la prima illustra il contenitore degli attrezzi di cui al paragrafo (V); l'altra mostra i particolari sul frontale del carro.



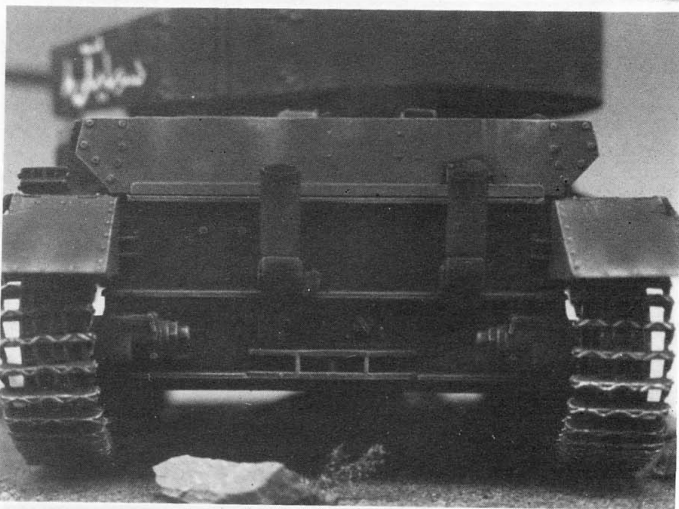
1



2



3



4



5



6



7



8

Mimetizzazione (VIII)

I carri PzKpfw IV siriani sulle alture del Golan, erano dipinti di verde foresta scuro, come dimostrano alcune foto a colori apparse su alcuni numeri di 'Eserciti e Armi', alla metà degli anni '70. Identico riferimento viene dal vol.n°19 serie Osprey/Vanguard di Steven J.Zaloga dal titolo 'Armour of The Middle East Wars tav. D2' che riprende il carro in questione. Per il mio modello ho utilizzato il Mo Lak LU 1 Medium Green.

Immatricolazione (IX)

La scritta in arabo di colore bianco che appare sul fianco della torretta, tradotta significa 'Suleiman', nome di un eroe di guerra morto in un conflitto precedente. Molti carri siriani durante la guerra del 1967, vennero poi contrassegnati da un cerchio bianco sulle torri, per permettere l'identificazione aerea. Non avendo trovato un riscontro di quanto adesso riferito, in nessuna foto o documentazione certa, ho preferito omettere di verniciare sul mio modello questo particolare. Certa è altresì, l'appartenenza del carro alla 44^a Brigata indipendente siriana, che si scontrò sulle alture con reparti corazzati israeliani comandati dal Colonnello A. Mandler forti dei nuovi Centurion e Super Sherman

M 50 e M 51. La storia ci riporta che i siriani, non arrivarono neppure a tiro dei carri di 'Zahal's', venendo al contrario esposti senza alcuna difesa al fuoco dei cannoni da 105mm il disastro fu ovviamente catastrofico. Ancora oggi, sulle alture del Golan in vicinanza della famosa linea viola, tre PzKpfw IV distrutti a distanza ravvicinata, sono stati lasciati sul posto ad arrugginire in mezzo al deserto roccioso in ricordo di quei fatti.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE:

Panzerkanfwagen IV W.J.Spielberg & U.Feist

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE:

Panzerkampfwagen IV W.J.Sielberg & U.Feist

Osprey/Vanguard n° 18 The Pzkpfw IV

Osprey/Vanguard n°19 Armour of the Middle East War

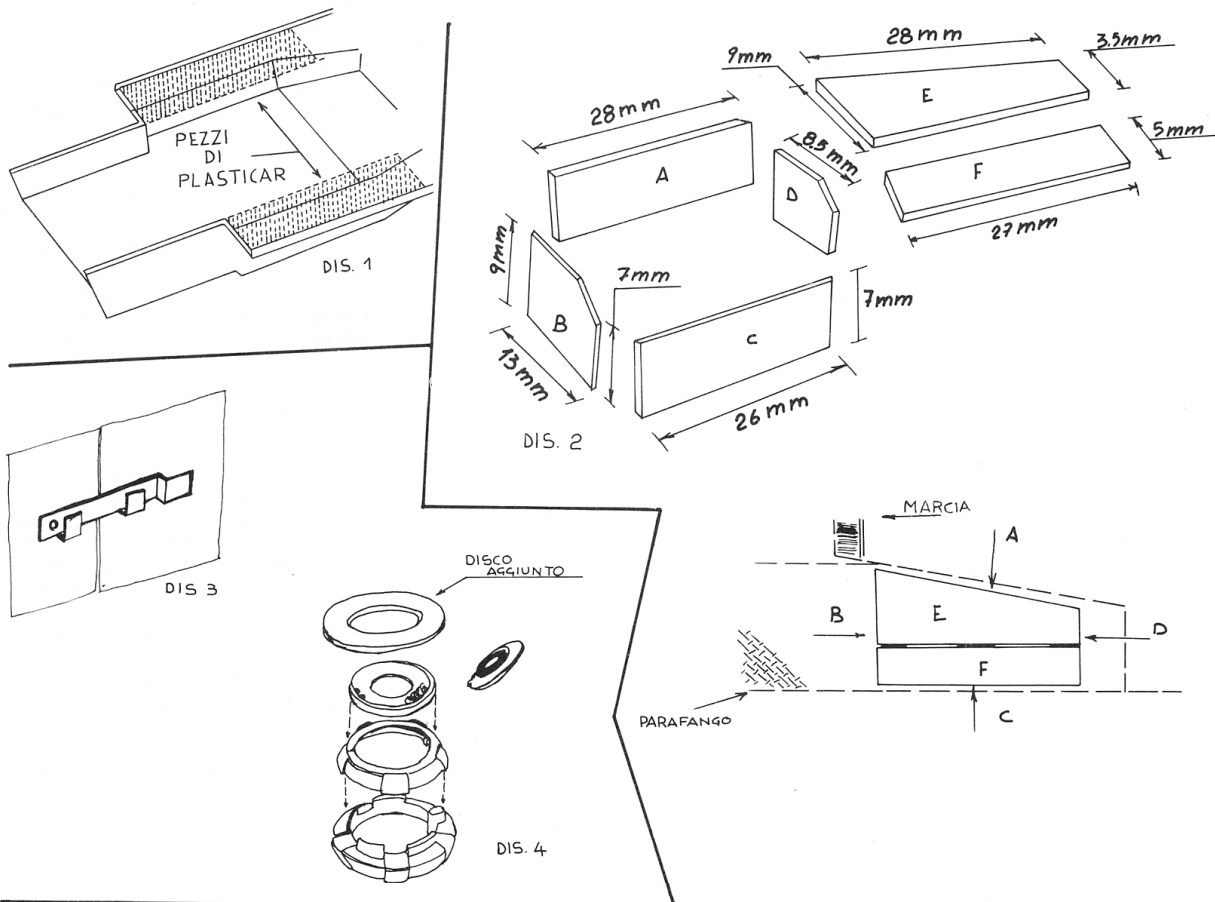
1948/78

Squadron/Signal Pub. Pzkpfw IV in Action

Eserciti e Armi n°6 Sett.1972 Pub. Interzonair

Cocchi Gianluca

IPMS/MODENA



Queste due fotografie, poste a chiusura di articolo, mostrano il carro finito ed ambientato, corredato di equipaggio e pronto per essere mostrato a tutti con grande soddisfazione da parte dell'autore, che vede premiato con un ottimo risultato il lavoro di alcuni mesi.



F-16 DA ESPOSIZIONE

SPECIALE 45° ANNIVERSARIO

Il Blue Falcon della 349^a Squadriglia, di Michel Willot
IPMS Brussel. Traduzione di Saverio De Florio IPMS/TA

COOPERAZIONE è PROGRESSO.

I lettori più affezionati al "caccia elettrico" resteranno senza dubbio affascinati dalla sgargiante colorazione celebrativa di un F 16A della Forza Aerea Belga, realizzata dai nostri amici della branca belga qualche mese fa, descritta poi nel loro bollettino informativo periodico. A noi, che abbiamo curato la traduzione dell'articolo in questione, piace invece evidenziare il carattere interazionale del nostro lavoro, sia perché l'interscambio continuo con i nostri colleghi d'oltralpe ci prepara mentalmente al traguardo della nuova Europa del 1992, sia perché rappresenta un ennesimo tentativo di razionalizzare l'impiego delle risorse disponibili al nostro interno. Ma i nostri progetti non si fermano qui: ve n'è uno, molto più ambizioso, che prevede di concordare con le altre branche una cooperazione più realistica sul piano degli investimenti economici (pagine comuni a colori, stampate grazie alla partecipazione finanziaria di tutti gli enti affiliati, archivi decentrati con opzione di utilizzo comune, ecc. ecc.). Un simile impegno basterebbe a migliorare lo stato di salute generale non solo della nostra, ma anche delle altre, strutture associative. La nostra determinazione rimarrà unica responsabile della trasformazione di utopia in realtà. Tornando ai contenuti propri dell'articolo, altre considerazioni nascono spontanee. In primo luogo, non possiamo fare a meno di apprezzare gli sforzi, dei modellisti belgi, volti a non ridurre il notiziario ad una sterile iniziativa editoriale dalla esclusive finalità tecnico storiche documentative; iniziativa che non potrebbe, ne avrebbe il fine, di reggere la concorrenza delle più titolate riviste specializzate del settore. Traspare invece la volontà di porre dei soci in primo piano, di costituire un libro aperto sullo spirito di collaborazione e l'entusiasmo che anima il loro lavoro, di rendere percettibile ed immediata l'essenza della nostra International Plastic Modellers' Society, di preservare, infine, i valori dell'associazionismo di cui il Notiziario costituisce, appunto, il vettore. E noi italiani, dovremmo prendere esempio da questa filosofia. Secondo, non passa neppure incosservata l'apertura delle autorità militari degli altri paesi aderenti alla NATO nei confronti della popolazione civile, l'impegno per conservare un rapporto privilegiato che certamente garantirà loro un primo sostegno morale all'opera di "prevenzione" che purtroppo deve svolgere un ente di difesa. Queste autorità militari, non si sognerebbero certo di sequestrare macchine fotografiche o fermare gli appassionati che con tanto amore seguono le vicende delle forze armate. Tutto questo, però, non esclude che solo un'associazione forte e matura può godere della fiducia dei militari, e dell'appoggio ad iniziative significative ed entusiasmanti, come appunto la "gestione" di un F 16 celebrativo, che noi tutti invidiamo. Organizzazione e maturità, sono qualità riscontrabili all'interno della nostra branca? Non sempre. E' bene allora rendersi conto di una cosa abbiamo perso in tutti questi anni, a causa dell'indifferenza e della rassegnazione imperanti nel nostro ambito hobbystico. Ma non è mai troppo tardi, potremmo recuperare il tempo perduto, potremmo rimuovere ogni ostacolo che si frappone al raggiungimento dei nostri fini istituzionali, se solo lo volessimo.

Ai lettori

L'esemplare descritto nel testo seguente farà senz'altro la gioia di parecchi modellisti. Per finire i modelli nella stessa livrea non occorrerà perdere la testa con micro/strisce saccheggiate dai fogli di decal disponibili sul mercato. In effetti, un modellista belga, Danny Coremans, titolare della Daco Products (un'altra rappresentanza della Cottage Industry), ha appena immesso sul mercato un foglio di decals disponibile nelle tre scale standard. E' disponibile inoltre una piccola planche riportante il colore blu autentico impiegato

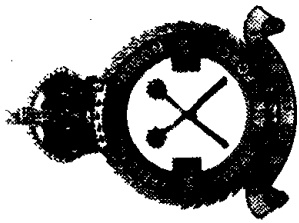
per verniciare l'F 16 (quello vero). Gli interessati potranno scrivere per informazioni a: Wim Vergaen Kard. Cardijnlaan, 67 2700 Sint Niklaas Belge. (Suggerisco di allegare un IRC per la risposta).

INTRODUZIONE:

Dopo una breve interruzione nel numero 69 di Kit (il Notiziario Belga), eccoci ripartire per una nuova speciale colorazione di un velivolo della RAF. La 349esima squadriglia del primo Wing da caccia di Beauvechain non poteva in ogni caso restare indifferente all'esemplare FA/18 del 45° anniversario della 350^a, così, il 23 aprile 1988, l'esemplare FA 49 riceveva i suoi ultimi ritocchi di vernice ed era pronto per andare a mostrare un pò dovunque la sua nuova livrea e fare la gioia dei numerosi amatori. Ancora una volta, l'IPMS era seriamente coinvolta nell'affare...

STORIA DELLA 349^a squadriglia.

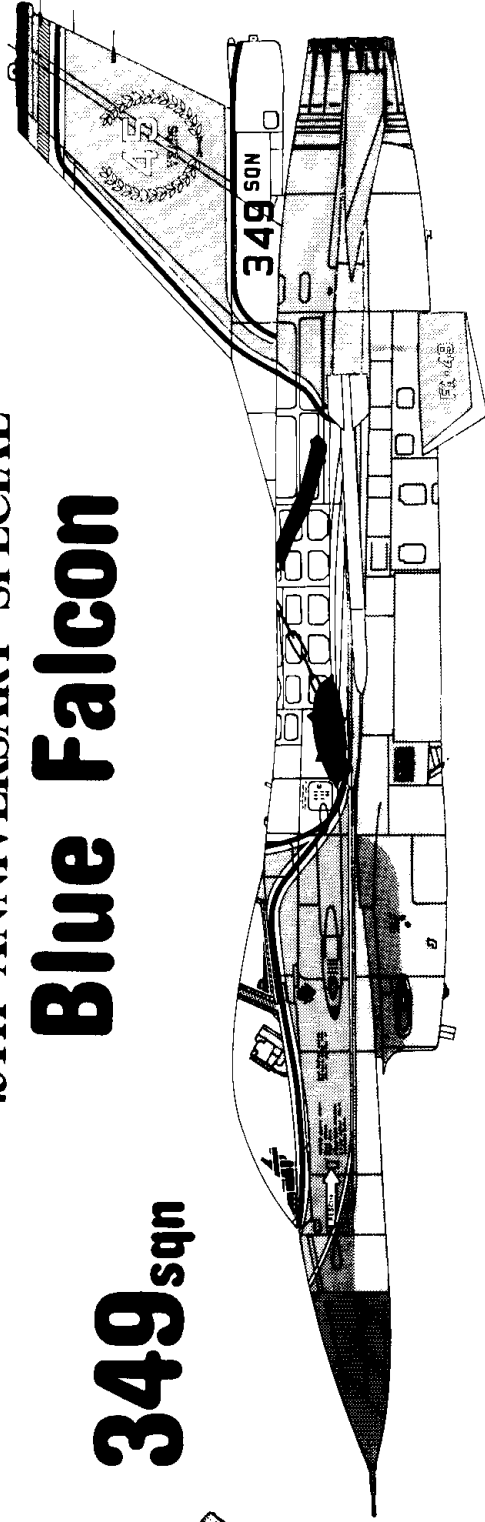
NB. Le note che seguono sono un condensato dell'opera di Serge Nemy e George Lecomte "349 Belgian Squadron: 40 ans d'Histoire" (dossier "Carnets de vol" n°22), di cui raccomandiamo vivamente la lettura. La 349^a viene costituita in Inghilterra nel novembre del 1942. Essa si imbarca immediatamente per l'Africa, più esattamente per Ikeja, in Nigeria, dove riceve i suoi primi aerei: 4 P40 Tomahawk e 2 T6 Harvard. L'avventura africana è estremamente breve e nel giugno 1943, la squadriglia ritorna nella sua terra natale e, dopo tanti movimenti, opera in fine su Spitfire MK5c Vb in partenza da Acklington nel nord dell'Inghilterra. La sua prima missione consiste nell'intercettazione di un Mosquito! La missione di scorta ai bombardieri cominciano in fine a susseguirsi e, a partire dal febbraio 1944, la squadriglia viene dotata di Spitfire MKIX formando il 135° Wing congiuntamente ai suoi colleghi dei 222° e 485° Squadron della RAF. I preparativi dello sbarco del 6 Giugno cominciano. L'attesa è interminabile e finalmente il 5 giugno, alle ore 23 e un quarto, la squadriglia al completo si porta al briefing del giorno J. L'attività di volo rimane intensa per tre giorni e il 10 giugno, la 349^a è la prima della RAF a posarsi sul suolo francese. Le missioni di scorta riprendono molto presto seguite dagli attacchi delle temibili V1. La squadriglia rientra in Inghilterra nel mese d'agosto giusto per apprendere che il suo progetto di adozione di un insegna di reparto contraddistinta da due "goedendags" incrociate (mazze ferrate medievali, ndr) è appena stato accettato. L'andata e il ritorno da e per le basi francesi e inglesi continua. Gli alleati procedono verso la Germania in rotta e la 349^a si sposta di terreno in terreno verso l'Olanda. All'inizio del '45, essa torna in Inghilterra per effettuare la conversione su Tempest. Ma la soddisfazione è breve, poiché gli aerei sono inviati sul continente ed i piloti ritornano a volare su Spit. IX. La vittoria alleata è prossima e la 349^a effettua le ultime missioni di guerra il 4 maggio 1945. In giugno, essa raggiunge la 350^a a Wunsdorf, nella Germania occupata, poi muove su Fassberg. E' lì che le coccarde belghe cominciano a rimpiazzare quelle britanniche sugli Spitfire MK XVI. Il ritorno alla propria nazione è organizzato nell'ottobre 1946, in seguito alla creazione della nuova aviazione militare. Nel frattempo, il 7 settembre, la squadriglia aveva ricevuto il riconoscimento della città di Gand. Le due squadriglie sorelle, i cui destini rimarranno legati sino ai nostri giorni, si trasferiscono sul terreno devastato di Culot a Beauvechain. Gli Spitfire MK XVI sono restituiti agli inglesi e "barattati" con degli MK XIV. Il primo febbraio 1948, il 160° Wing cambia la sua numerazione in quella odierna di 1° Wing, ma le sue squadriglie (349 350), conservano la loro numerazione originaria in ricordo delle loro gloriose origini. La 349^a ha l'onore di essere la prima a volare sull'apparecchio da caccia Gloster Meteor F4 a partire dal 1949. La versione F4 sarà rimpiazzata dalla F4a a partire dal 1953. L'anno 1954 vede la nomina, in qualità di Ufficiale Comandante, del Cdt Marcel ...



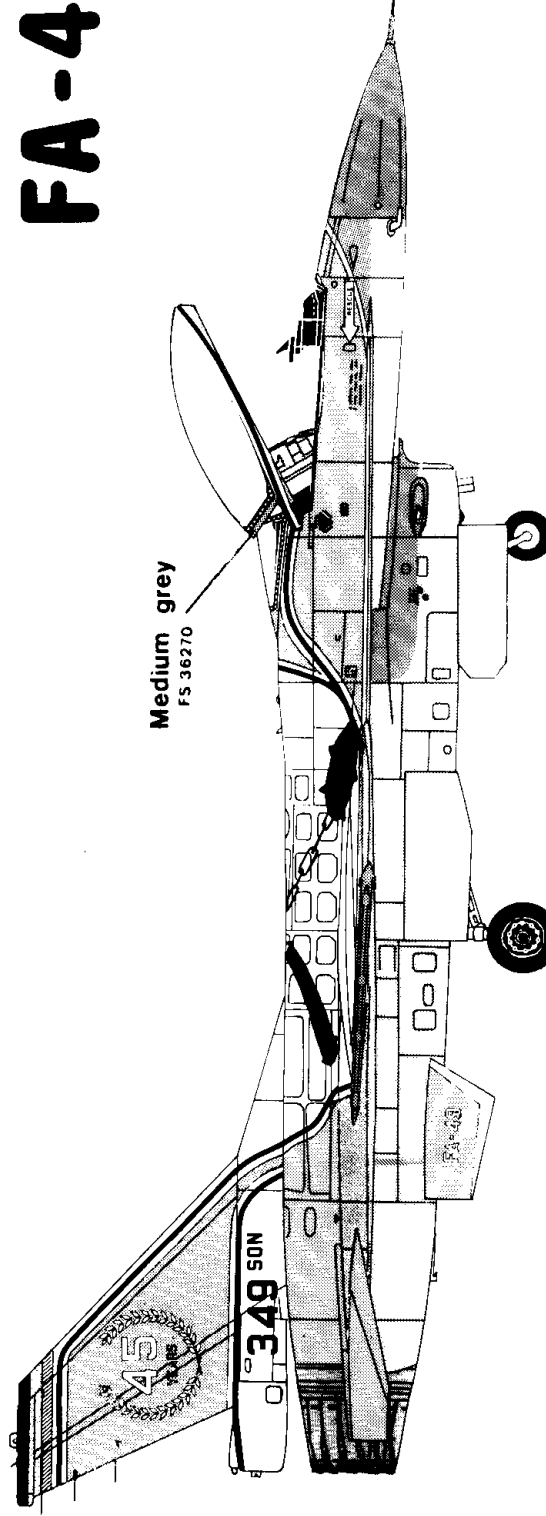
349^{sqn}

45TH ANNIVERSARY SPECIAL

Blue Falcon



FA-49



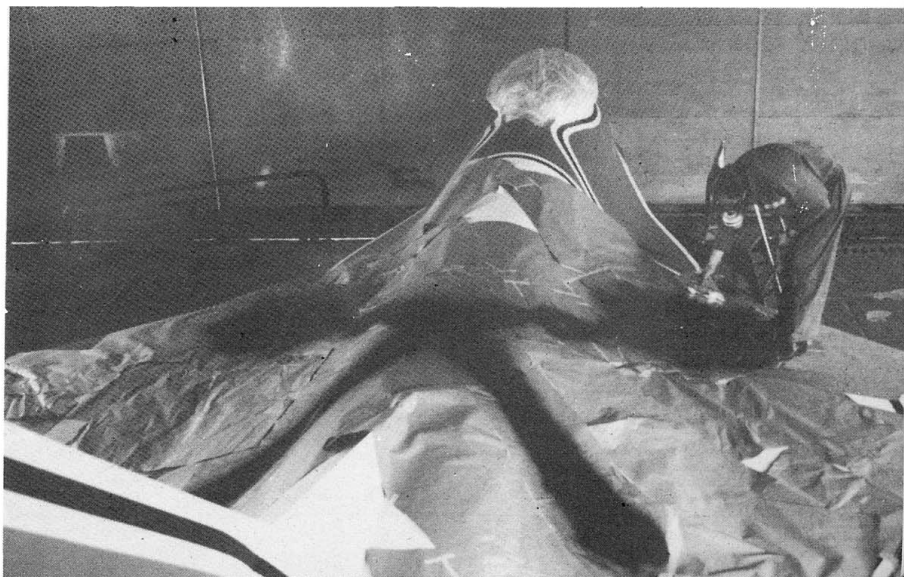
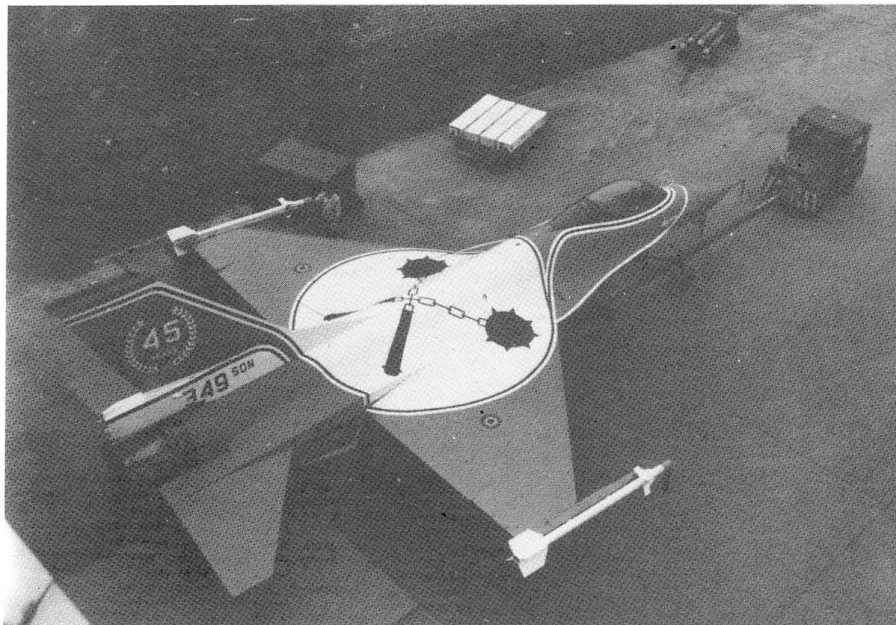
SCALE 1/72

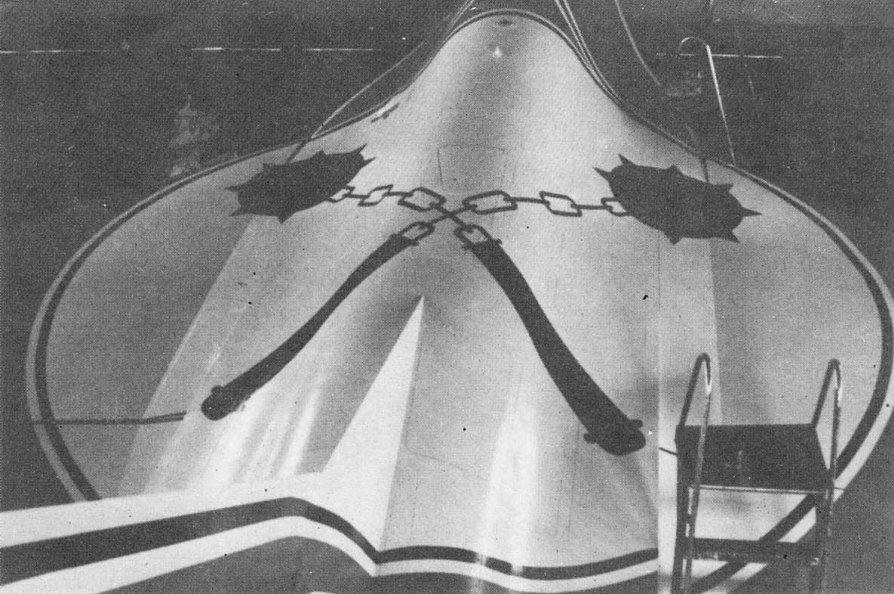
BEAUVECHAIN 1988

Plan 5

DACO © 1988
PRODUCTS
DANNY COREMANS
IPMS ANTWERP

futuro capo di Stato Maggiore della forza aerea. Nel corso di questo periodo si susseguono i tradizionali scambi di squadriglia, esercitazioni NATO ed addestramento ai tiri nell'isola di Sylt (RFA Germania Federale). Nel settembre 1956, la squadriglia partecipa naturalmente alla preparazione del 10° anniversario della Forza Aerea a Brustem. Il giorno 11, il Re Baldovino passa in rassegna 194 apparecchi di cui 110 Meteor F8. Sfortunatamente, il cattivo tempo inchioda gli aerei al suolo e solo la pattuglia acrobatica del Mag. Blandt si libra nell'aria. Il 1957 vede arrivare, provenienti da chièvre, degli Hawker Hunter MK4 in sostituzione dei Meteor F8. La breve carriera di questo aereo in seno alla 349^e fu particolarmente mortificante e contraddistinta da diversi incidenti mortali, tra cui quello del C.D. Olivier Declercq che sarà rimpiazzato dal Maggiore Yves Bodart, celebre per le sue acrobazie sul Meteor. L'imponente CF 100 MK5 "Canuck" comincia a rimpiazzare l'Hunter a partire dal marzo 1958 comportando inoltre il cambio di missione del 1° Wing, da caccia diurna in caccia ognitempo. Sarà proprio su questo aereo che due piloti della squadriglia, loro navigatori e due altri equipaggi s'involeranno nel luglio 1959 per "l'operazione Simba", con lo scopo di presentare il CF 100 al meeting celebrante il 10° anniversario della base di Kamina. Nel 1960, la squadriglia parte per la prima volta verso Solenzara in Corsica per un periodo di addestramento ai tiri. Il 1963 vede la riconversione della 349^e su F104 G. In effetti, il 4 novembre vengono consegnati i primi esemplari alla 350^e. Nel febbraio 1964, gli ultimi CF 100 effettuano il loro ultimo volo verso Coxide e nel giugno, la squadriglia è completamente equipaggiata con 18 F104 G. Nel '65, una équipe congiunta del 1° Wing partecipa per la prima volta all'Air Defence Competition, esercitazione che diverrà più tardi Tactical Weapons Meet, ed in fine il Tactical Air Meet odierno che noi tutti conosciamo. Nel 1966 viene presa la decisione di conferire la manutenzione di tutti i velivoli alla stessa équipe di meccanici. L'anno seguente i piloti ricevono le combinazioni per il volo stratosferico, che permettono loro di evolvere ad altezze superiori a 60000 piedi. Il 6 giugno 1969, Sua Maestà il Re Baldovino effettua, partendo da Beauvechain, un volo a bordo del biposto FC09 pilotato dal Capitano Léo Lambermont, ultimo leader dei nostri "Diavoli Rossi". Il 19 giugno l'FC09 si schianta a Corbais. Gli anni passano e Neil Anderson presenta l'F16 a Beauvechain. Il primo F16 Belga si posa sulla base nel gennaio 1979, i seguenti continueranno ad arrivare poco a poco. I piloti della 349^e sono i primi a convertirsi





sulla nuova "bestia". Nel giugno 1980, 4 Fighting Falcon partecipano per la prima volta al TAM. Il 28 luglio, il primo F16 belga si schianta al suolo non prima che il Capitano Malaise abbia il tempo di eiettarsi per uno stallo del motore. Il 1° gennaio 1981, la prima squadriglia europea su F16 in seno alla NATO, malgrado le restrizioni sulle ore di volo che si attestano nel 1983 sul triste primato di 125 ore annue. Le insegne di squadriglia cominciano ad apparire alla sommità delle derive nel 1982. Non è mai troppo tardi, poichè gli ultimi apparecchi ad inalberare chiaramente la Goendendag erano stati i CF100. Il giugno 1983, la squadriglia festeggia degnamente il 40° anniversario della fondazione della sua costituzione e l'esemplare FA20, per questa occasione, vede la sua deriva ornata di una mini/decorazione, celebrativa. A partire dal 1984, la 349° delega qualche equipaggio, a Nellis AFB, per le grandi esercitazioni Red Flag, dove i piloti hanno occasione di volare sugli apparecchi del 10° Wing di Kleine Brogel, (NL). Nel 1985, il Capitano Mark Anthony rosicchia le sue presentazioni in volo dell'F16 nel corso delle manifestazioni aeree in Belgio e all'estero. La squadriglia intensifica la sua presenza in esercitazioni, manifestazioni... Tactical Leadership Program a Jever (RFA), TAM del 10° Wing di Kleine Brogel nel 1986 e presso la base canadese di Baden Solingen (RFA), Red Flag a Nellis, addestramento a volo a bassa altitudine a Meknès (Marocco), ACMI a Decimomannu... Senza dimenticare che i nostri "Blu" si dividono per numerosi anni con i "Rossi dirimpettai" il Quick di reaction alert (QRA), mantenendo permanentemente pronti al decollo due aerei in caso di violazione dello spazio aereo.

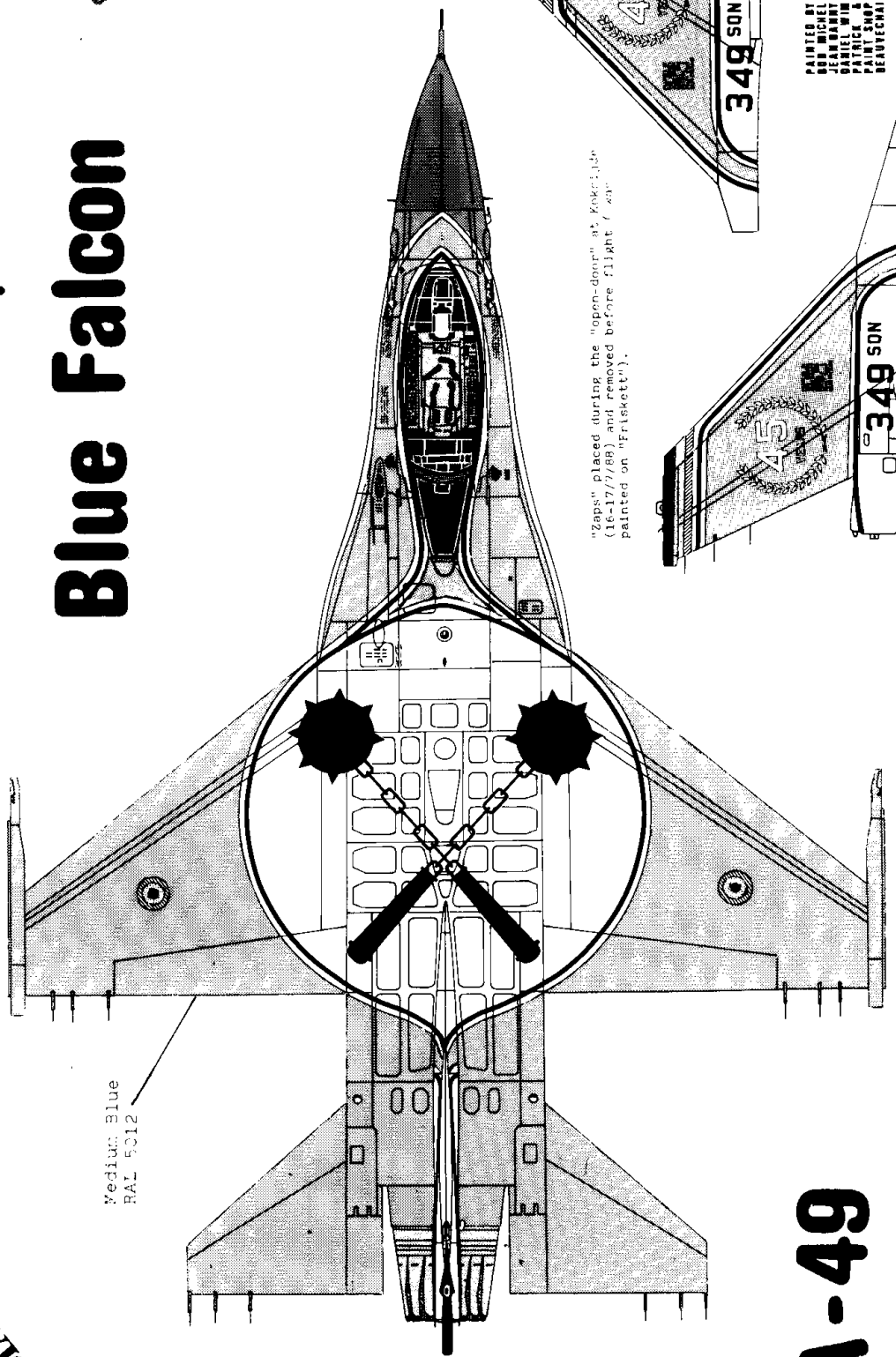
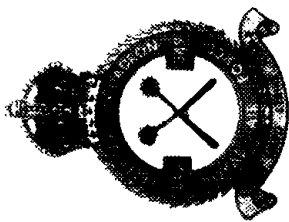
Il "Blue Falcon" della 349°: l'FA49.

Dopo il tiepido entusiasmo dimostrato dal C.O. della squadriglia nel 1987, la fantasia galoppa e nel marzo 1988, Bob Verhegghen è contattato dal Capitano Pilota "Flip" Heylesonne per dei progetti di colorazione speciale. Bob fa appello al suo compagno Jean Vanhoorebeeck che disegna un bozzetto con le goedendags inserite in un triangolo sul dorso della fusoliera, la corona d'alloro sulla deriva, serial numbers riportati sulle pinnette ventrali, l'iscrizione "349° SQN" ed un gagliardetto nazionale verticale. Nel frattempo Christian Borsu lavora su un suo progetto (è lui ad avere l'idea di chiudere le Goedendags in un cerchio); il Capitano Pilota "Dicky" Convent (un rosso, quale onta! Ricordate però i BRO4, BR22, e l'FA 18; era già nel colpaccio il furbetto) ed il Tenente Pilota "Janus" Declerk mettono anche le mani in pasta. In fine, Julien Alleman elabora anche lui un progetto. Il risultato finale sarà dunque

45TH
ANNIVERSARY
SPECIAL

349^{sqn}

Blue Falcon



Medium Blue
RAL 5012

"Zaps" placed during the "open-door" at Koksijde
(16-17/7/88) and removed before flight / was
painted on "friskette".

PAINTED BY
BOB WICKEL
JEAN MARC
PATRICK
BEAUVECHAIN

FA-49

SCALE 1/72

BEAUVECHAIN 1988

Plan 6

DACO © 1988
PRODUCTS
DANNY COREMANS
IPMS ANTWERP

una fusione di tutte queste idee. Il progetto definitivo farà il suo cammino naturale: sale allo Stato Maggiore e ridiscende alla squadriglia. L'FA 34 scelto inizialmente viene scartato (indovinate perchè !?) e sarà finalmente l'FA 49 a diventare il bell'uccello. Entra nell'atelier di verniciatura il 17 aprile e riceve le sue decorazioni in Blu (Sigmadur ACS Staijnslans Ral 5012, il "Blue Solvay" come lo definirà il nostro Jean) e le sue linee e cerchi bianchi finemente contornati di nero, tutto ciò che costituisce una fine operazione di mascheramento di precisione. L'equipe seguente sbarca a Beauvechain il 22 aprile per l'applicazione di tutti gli speciali motivi decorativi: Danny Coremans, Patrick Sedran, Jean Vanhoorebeek, Wim Vergauwen, Bob Verhegghen, Daniel Verleyen ed io stesso. Noi deploriamo l'assenza di Cristian Borsu, "mestro" delle Goedendag. Jean ha già preparato alla bell'e meglio dei mascherini in carta, e la sua idea è di applicarli con la colla da tappezzieri. Ma le prime prove sono negative, e dobbiamo ritornare al sistema tradizionale del nastro adesivo ritagliato con il tagliabalsa. Insieme a Jean, fabbrichiamo le guide per dipingere le gigantesche mazze ferrate con della carta ed in seguito, frattanto che Danny e Wim si occupano del disegno e del mascheramento dei due "Goedendags", Daniel, Patrick, Bob, Jean e me passiamo alle altre iscrizioni. Tutto si svolge in un clima sereno. Di tanto in tanto, usciamo a respirare un poco di aria fresca. I pittori della base, il sergente Eddy Vandenbosch e il Cpl. Yvan Dueinckx, sotto l'occhio vigile del loro capo, l'Adjt Albert Houbin, si incaricano di scurire o schiarire i nostri fastidiosi mascheramenti. Le corone di alloro ritagliate nel Friskett (sorta di plastica trasparente autoaderente dal potere adesivo

ridotto e utilizzata dagli artisti specialisti in aerografie) non è che vadano tanto bene, ed è molto difficile ottenere dei caratteri regolari. Ma Jean fa la scimmia mangiando la sua banana per distrarci. Il lavoro non è ancora terminato il venerdì sera e noi decidiamo, dopo la consultazione e l'autorizzazione delle autorità militari, di terminare i lavori il sabato 23. Quel giorno, gli ultimi mascheramenti vengono rimossi, le piccole sbavature di colore vengono eliminate con il diluente e l'aereo viene pulito grossolanamente. Domando a Jean di ritagliarmi un tre su carta e l'aereo blu e grigio diviene per qualche secondo l'FA 349. "Flip" ci raggiungerà nel corso della mattinata con la famiglia, gli amici e...l'aperitivo nel bagagliaio della macchina. Le ultime foto di gruppo vengono prese davanti all'apparecchio, ed a noi resta giusto il tempo per fare un salto al Flander'Open Modelers'Meeting organizzato dai nostri amici di Roeselare. Il 9 maggio, siamo invitati alla base. L'FA 49 troneggia risplendente giusto a due passi e noi abbiamo infine l'occasione di fotografarlo superiormente prima del suo ricovero in hangar, e prima dell'Open Door del 28 maggio, nel mezzo dell'inno nazionale, il Maggiore Pilota "Pat" Demortier ci offrirà infine l'occasione di veder evolvere il "Blue Falcon" in compagnia dei suoi commilitoni tutti grigi e di uno Spitfire della collezione di M. Stephen Grey. Al meeting di Koksijde del mese di luglio, con nostra grande sorpresa, scopriamo tutti i nostri nomi dipinti in lettere bianche sulla base della deriva dell'aereo. Danny Coreman aveva infatti preparato questo "zapping" un po' speciale su del Friskett e l'aveva applicato in tutta calma. Questo tipo di decorazione fu ben inteso rimossa prima dell'air show.

SO LONG, 349, AND SEE YOU IN FIVE YEARS!



DIDASCALIE DELLE FOTOGRAFIE DI PAG.11 rispettivamente dall'alto verso il basso.

Foto n°1: vista dall'alto dell'aereo, mentre esce dall'hangar dove ha subito il "MAQUILLAGE" in occasione dei 45 anni del reparto.

Foto n°2: dopo aver dipinto il grande disco bianco con filetti neri nella zona perimetrale, gli autori hanno finito di disporre al proprio interno le mascherine del simbolo di reparto (le due mazze ferrate incrociate).

Foto n°3: parte l'operazione verniciatura, chi si è messo al lavoro sa che ha sulle spalle una grossa responsabilità e quindi si preoccupa di non rovinare il lavoro già precedentemente fatto.

Foto n°8: (qui a fianco) l'aereo si appresta con l'aiuto di un trattorino ad avvicinarsi alla pista di decollo.

DIDASCALIE DELLE FOTOGRAFIE DI PAG.12 rispettivamente dall'alto verso il basso.

Foto n°4: prime immagini del simbolo della squadriglia completato come colorazione, ma mancante però ancora di qualche rifinitura.

Foto n°5: ecco come si presenta l'hangar dopo la lunga operazione di "MAQUILLAGE" eseguita dai soci IPMS di Bruxelles.

Foto n°6: prima immagine alla luce del sole del velivolo finito, pronto per sfidare i pareri dei più incalliti fotografi aeronautici, ma nulla teme il nostro eroe, in quanto sa benissimo di essere l'aereo più fotografato del grande giorno.

Foto n°7: (qui a fianco) l'aereo trainato col pilota a bordo si muove lentamente verso il centro della pista attirando su di sé l'attenzione del pubblico, mentre sfoggia il suo nuovo look.



Space Shuttle

In occasione della ripresa dei lanci delle navette spaziali, lo STS (Space Transportation System, Sistema di Trasporto Spaziale) ha giustamente rioccupato il ruolo di protagonista su tutti i quotidiani e le pubblicazioni del mondo. L'IPMS Italy presenta in queste brevi note il suo contributo di collaborazione esistente fra la nostra Associazione e le due ditte **MONOGRAM** e **REVELL** e le relazioni che intercorrono tra soci statunitensi ed italiani.

Nonostante la relativa diffusione del modello dello Space Shuttle in scale fortemente ridotte, spesso inusuali, solamente **MONOGRAM** e **REVELL** offrono la possibilità di costruire lo STS in 1/72, con tutti i vantaggi che ciò comporta. I due kits che ci accingiamo a recensire sono il "NASA Space Shuttle - Fuel Tank - Boosters" della **MONOGRAM** ed il "Discovery Shuttle Orbiter" della **REVELL**. Il primo include il serbatoio ventrale (MT, Main Tank) ed i due razzi laterali (responsabili della tragedia del 28 Gennaio 1986) e si basa sul modello del solo Orbiter commercializzato nel 1979. Il secondo si limita alla navetta, soffermandosi però su una migliore riproduzione degli interni. Alcune considerazioni sono comuni ad entrambi i modelli: innanzitutto le dimensioni generali (che riportiamo nella scheda tecnica) sono ben rispettate, tutti i dettagli essenziali sono rifiniti adeguatamente e la stiva è provvista di numerose attrezzature e carichi che rendono realistica questa zona del velivolo. Un cenno meritano poi le istruzioni, costituite nel caso **REVELL** da un vero e proprio manuale di dodici pagine e in quello **MONOGRAM** da un "poster" che in 36 passi descrive le varie fasi della costruzione. Tutti e due trascurano tuttavia di sottolineare le differenze esistenti tra i vari Shuttle prodotti: ciò ci ha indotto a riportare colorazioni ed insegne dei singoli esemplari. Infine è opportuno ricordare che Atlantis è modificato rispetto ai precedenti esemplari nelle dimensioni della stiva (non in quelle generali) anche se su questo punto esistono dati contraddittori.

NASA SPACE SHUTTLE - FUEL TANK - BOOSTERS, Monogram 1/72.

Come già detto, questo modello discende da quello prodotto una decina di anni fa, con la differenza di comprendere in più lo MT, i boosters ed un robusto piedistallo per il montaggio in fase di decollo. Questo fatto comporta la necessità di incollare i portelloni in posizione chiusa sacrificando gli interni: il vecchio kit ci lascia così in eredità un'intera stampata comprendente il laboratorio spaziale dell'ESA, un satellite biomedico, 1 satellite per telecomunicazioni, attrezzature varie, ottimi carrelli con relativi pozzetti: conviene ricostruire l'intera stiva considerandola un modello a sé stante!!

Passando agli altri pezzi, l'elemento più appariscente è costituito dal serbatoio. Questi è formato da 4 parti principali di ottima fattura e a costruzione ultimata misura ben 64,7 cm. di altezza per 11,8 cm. di diametro massimo; sfortunatamente tali notevoli dimensioni determinano uno svergolamento che, associato ad incastri approssimativi, rende problematico l'assemblaggio. I due Boosters meritano invece di essere ricordati per l'intelligente sistema che li collega allo MT in modo robusto anche senza l'uso di particolari colle; sono poi esenti dalle pecche riscontrate nel serbatoio: il lavoro procede spedito.

E' tuttavia l'Orbiter il cuore dell'intero sistema e parte caratterizzante del modello: esso ha ereditato pregi e difetti dell'originale prodotto nel 1979. In breve ciò si traduce nell'essere il kit una copia dell'Enterprise, primo velivolo della serie usato dalla NASA come laboratorio volante, cioè di uno Shuttle non progettato per voli orbitali e perciò mancante delle piastrelle termiche e dotato di sedili eiettabili. L'assenza del rivestimento esterno non è effettivamente una cosa gravissima, migliaia di "mattoncini" in scala 1/72 (con le attuali tecniche di stampaggio) avrebbero probabilmente ridotto le superfici del modello ad un qualcosa dalla elevata rugosità e bassa resa realistica. Il difetto più evidente si trova invece nella riproduzione delle cerniere dei portelloni: per permetterne l'apertura si è adottata una serie di prominenti e poco funzionali incastri che consiglio di eliminare, sostituendoli con del plasticard sagomato. Bisogna aggiungere che tutti gli ugelli anteriori dei razzi di controllo dell'assetto sono

occlusi (cosa in parte corretta) mentre quelli posteriori sono assenti e sostituiti da decals. A parte ciò il montaggio è piacevole e tutte le modifiche risultano facili ad effettuarsi, date le generose proporzioni. Per quanto riguarda gli interni, la **MONOGRAM** ha cercato di unire semplicità e fedeltà, ottenendo un discreto risultato che merita di essere valorizzato. Soprattutto si tratta di aggiungere i sedili posteriori e le aperture di interconnessione fra ponte di comando e ponte mediano e di sistemare i pannelli di comando (come mostrato in Fig. 2 e 3). A questo proposito ho creduto opportuno allegare (Fig. 1) un disegno del pannello principale e della consolle centrale (Fig. 1/bis per la vista in pianta) per avere un riferimento su cui basarsi. Devo d'altra parte precisare che le figure 1 e 1/bis sono state ricavate da foto di varia origine (in genere di simulatori NASA) per cui potrebbero sussistere lievi differenze nei confronti degli originali, e forse anche da Shuttle a Shuttle. Merita infine un cenno l'originale soluzione adottata per i finestrini che vanno incollati dall'esterno con un risultato realistico e preciso senza usare particolari rifiniture; è da augurarsi che tale sistema venga impiegato più spesso per futuri modelli dalle ampie sfinate.

DISCOVERY SHUTTLE ORBITER, Revell 1/72.

Il modello **REVELL** è più recente del corrispondente **MONOGRAM** ciò si evidenzia fondamentalmente nella presenza delle mattonelle termiche e nella riproduzione più corretta della sistemazione della cabina. Questa comprende 4 seggiolini e varie consolle, ma manca sia delle aperture di interconnessione sia di gran parte degli strumenti stessi, pur essendo prevista una decalcomania (bruttina) per il pannello principale. Sarebbe inoltre stato bene includere le 2 cloches ed i PEAP (Personal Egress Air Pack, che in Fig. 2 sono visibili sugli schienali dei sedili anteriori e di fianco ai sedili degli specialisti di missione), visto che il cielo della cabina è stampato a parte in modo che si possa togliere per vedere l'interno. Questa soluzione può essere giudicata positivamente o negativamente a seconda dei propri gusti, tuttavia sarebbe stato più semplice e realistico aprire i due portelli che esistono sopra lo scompartimento equipaggio. Da notare poi che i trasparenti sono prodotti in plastica fumè, per imitare la colorazione dei cristalli originali; peccato però che i vetri reali siano formati da 3 strati sovrapposti: quello più interno composto da alluminosilicati ha la parte rivolta all'esterno rivestita da una pellicola rossa per riflettere le radiazioni infrarosse, quello medio e quello esterno, di vetro siliceo, sono dotati di superfici antiriflesso in blu FS-35180 per migliorare la trasmissibilità luminosa. Per quanto concerne la stiva, le giunzioni portelli-fusoliera sono sostituite da perni poco realistici ma molto funzionali; correttamente i radiatori posti sulla superficie interna dei portelli sono stampati separatamente: le uniche corrazioni da farsi sono: incidere una linea di divisione a metà di tali dispositivi (che non nella realtà accoppiati a due a due); asportare il gancio nei pezzi 18-19 ed il corrispondente perno nei 16-17. Gli interni della baia di carico sono buoni, tuttavia si possono arricchire di cinprese, maniglie, dell'antenna parabolica e molti altri particolari; per questi si faccia riferimento alla bibliografia allegata. Purtroppo il kit non è fornito di carichi interessanti: troviamo il solo laboratorio europeo (i cui pezzi 83 e 84 sono poco esatti) ed un bizzarro telescopio; le parti 95 e 87 vanno poi migliorate mentre gli oblò del laboratorio non risulta siano color fumè. Per concludere il discorso sugli interni bisogna apprezzare il lavoro di ricerca fatto, il quale si è basato su foto e disegni apparsi in vari libri e forniti dalle stesse case costruttrici: il risultato è piuttosto realistico e si presta a miglioramenti di "routine". Passiamo ora alle superfici esterne: come già detto è presente una buona quantità di piastrelle (ovviamente non tutte), le quali sono però maldestramente replicate in rilievo, inoltre è da eliminare il copyright con il nome della ditta americana e la data 1988 dalle superfici alari inferiori. Ali e timoni sono ben realizzati ed occorre solamente usare un po' di stucco nell'unione ali-fusoliera. Notiamo "en passant" che il portello sul lato sinistro ha ri-

prodotto il finto finestrino che andrà colorato in blu FS-35180 e che i carrelli sono ben fatti, con pozzetti sufficientemente profondi da verniciare in bianco. Tutti i razzi per il controllo dell'assetto sono corretti e vanno dipinti in nero opaco, così come i cinque rettangoli (elementi dell'impianto di condizionamento) sulla sinistra, che mancano però clamorosamente sull'altro lato.

COLORAZIONE.

Il discorso non è così semplice come presentato da entrambe le istruzioni, sia la MONOGRAM che la REVELL si dimenticano di indicare le differenze esistenti fra i vari esemplari prodotti, per questo è opportuno fare la seguente schematizzazione:

1) ENTERPRISE

E' quello che si discosta maggiormente da quanto proposto, soprattutto sul muso dove il rivestimento nero si ferma anteriormente ai razzi di controllo dell'assetto. Mancando delle mattonelle termiche è in gran parte colorato in bianco semilucido. Pure le carenature dei razzi principali sono interamente bianche, lo stesso timone di coda è bianco fuorchè il bordo d'entrata (nero). E' comunque necessario fare riferimento a foto o disegni in quanto questo primo Shuttle fu modificato varie volte (portò inizialmente una grossa carenatura posteriore, cabina modificata per alloggiare sedili eiettabili ed un tubo di pitot, eliminati poi per le prove statiche alla piattaforma di lancio).

2) COLUMBIA

Le istruzioni MONOGRAM si riferiscono proprio ad esso, rispetto a quelle REVELL bisogna assottigliare il rivestimento nero in cima al timone di coda ed eliminarlo dal bordo di uscita.

3) CHALLENGER - DISCOVERY - ATLANTIS

Come da istruzioni REVELL, per chi avesse il modello MONOGRAM basterà ampliare la zona nera in cima al timone di coda ed estenderla al bordo di uscita.

Riguardo ai boosters vi è poco da dire: colorati in bianco opaco con righe nere/rosse a separazione delle varie componenti, hanno vertici semilucidi ed ugelli in tan chiaro opaco. Infine un'occhiata al Main Tank: inizialmente (Enterprise e primi voli del Columbia) bianco opaco con giunture nere, quattro per le missioni operative ed una per i test statici. Successivamente per risparmiare peso è stato lasciato in arancione (definito "Aucumm Gold"), colorando solo il vertice ed alcuni tubi in bianco. Per maggiore chiarezza alleghiamo la seguente tabella, con riferimenti al Federal Standard, dei colori da usare (le lettere fra parentesi sono quelle utilizzate dalle istruzioni MONOGRAM):

- RCC/GRAY FS- 26152 (10% più chiaro ed opaco) usato sulla estrema prua del velivolo e sul bordo d'uscita delle ali (M).

- Grigio scurissimo / Nero semilucido, in pratica il colore del carbone, è usato su tutte le superfici inferiori, portelli dei carrelli (sup. esterna), bordo d'entrata ed uscita del timone di coda e delle superfici mobili, così come sulla zona degli ugelli di poppa (A).

- NASA WARM GRAY FS-16376 (semilucido) caratteristico delle piastrelle LRSI, sulle istruzioni REVELL è rappresentato dalla retinatura a media densità, ma sia questa ditta che la MONOGRAM si scordano che la parte anteriore delle carenature dei razzi posteriori è costituita da questo tipo di ricopertura; la seconda poi se ne dimentica anche per la zona dove sono i razzi di controllo d'assetto posteriori (decals AA e BB) ed anteriore (J).

- Bianco semilucido (o meglio il precedente molto schiarito) per tutto il resto della navetta. In realtà vi sono due tipi di bianco sulle superfici esterne a seconda che le piastrelle siano del tipo FRSI od AFRSI, ma la differenza di tonalità non è apprezzabile se non in particolari condizioni di luce e di usura. E' anche il colore tipico degli interni.

- INSIGNA BLUE FS-35180 (semilucido) per i finestrini e per parte degli interni sui ponti inferiori, sicuramente non per i seggiolini come mostrato dalla REVELL, (D).

- ORANGE FS-30257 (si deteriora rapidamente assumendo varie tonalità, ad esempio FS-32473) è il colore del serbatoio ventrale, (N).

-INSIGNA RED FS-21105, YELLOW FS-13538 ed FS-33538, BLACK FS-17038, usati essenzialmente per codici, segnali e scrit-

ture varie poste sulla fusoliera.

Infine in riferimento alle figg. 1 ed 1Bis il colore base è il bianco con pannelli in grigio medio (apparentemente FS-36320 o FS-36375). I pulsanti sono in generale rossi, l'impugnatura della cloche nera, gli schermi (a cristalli verdi) e gli strumenti neri (con scritte bianche e lancette gialle), i tasti della consolle centrale in fig. 1 sono blu scuro. I sedili sono bianchi, ricoperti di un tessuto grigio scuro, le cinture di sicurezza sono di un grigio leggermente più chiaro.

DECALS.

Sia MONOGRAM che REVELL hanno previsto le decalcomanie per tutte le versioni, la prima offre però un prodotto di qualità migliore (a parte le scritte NASA, retinate invece che in grigio scuro) e più ricco. Volendo scendere in dettaglio è meglio scartare le decals LL o n. 4 a seconda del foglio e correggere i pannelli T-0 (decals 13-14 per REVELL, disegni nelle ellissi per MONOGRAM) che sono proposti in maniera scorretta: le insegne n. 13 e 14 hanno colori e forma errati mentre i disegni sono uguali per i due lati, quando al contrario andrebbero bene per il solo lato destro. Anche qui non si è tenuto conto delle diversità esistenti fra i vari esemplari, presentiamo allora una seconda schematizzazione:

1) ENTERPRISE

Bisogna innanzitutto spostare il nome "Enterprise", posto vicino alla cabina, indietro sul primo portellone della stiva e tra i primi due ganci. Occorre inoltre eliminare la decal LL/4 ed i pannelli T-0 che erano assenti, almeno nelle prove iniziali. Sulle ali si deve intervenire mettendo solo la bandiera statunitense sulla sinistra e USA sulla destra, mentre la scritta UNITED STATES sui fianchi della fusoliera va spostata in modo che la bandierina cada con il suo lato anteriore sotto l'elemento nero e non spostata da esso. Per ultime le insegne DD (solo MONOGRAM) sono da posizionare più avanti, subito dietro la giunzione flap-fusoliera. Gli stemmi n. 2 (solo REVELL) sono da sostituire con triangoli rossi con scritto in bianco "Ejection Seat".

2) COLUMBIA

Come sopra, salvo aggiungere le decals LL/4 (o verniciarle) i pannelli T-0 e le insegne DD seguendo le istruzioni. Sono invece da sostituire le FF con un triangolo rosso bordato di bianco con scritto in rosso sui tre lati "Danger", il tutto racchiuso da un filetto dello stesso colore.

3) CHALLENGER - DISCOVERY - ATLANTIS

Come Columbia, a parte le insegne alari ed i nomi laterali, che sono ben indicati dalle istruzioni.

CONCLUSIONI.

Quanto sopra esposto ha richiesto un certo tempo per la pubblicazione, intanto potrebbero esservi state delle variazioni di diversa natura. Di queste sono note le seguenti: sul catalogo REVELL non abbiamo più trovato il kit 4733, ma un suo sostituto che si riferisce alla navetta Atlantis piuttosto che al Discovery, per il resto si direbbe che i due modelli siano identici. A seguito del recente lancio del Discovery sono poi apparse modifiche alla cabina oltre che, come è ovvio, ai boosters; nel caso entrassimo in possesso di informazioni più precise cercheremo di apportare le opportune aggiunte e correzioni.

Detto ciò possiamo tirare le somme su queste due scatole di montaggio: sia MONOGRAM che REVELL hanno compiuto un ottimo lavoro, producendo modelli degni dell'originale, fedeli ed in scala. Personalmente dovendo scegliere tra i due kits, opterei per il primo perchè più completo, tuttavia il secondo risulta favorito da motivi di ordine economico costando circa 80.000 lire contro circa 105.000.

Comunque non resta che augurare buon lavoro, aspettando di vedere campeggiare la sagoma famigliare di uno Space Shuttle alle prossime mostre nazionali.

DATI TECNICI.

(Enterprise senza tubo di pitot). Tutti i dati espressi in metri.

Lunghezza f.t.....	1/1	1/72
Apertura alare.....	37,24	0,517
Altezza timone sull'asse fusoliera.....	23,79	0,330
Lunghezza stiva.....	10,53	0,146
Carreggiata.....	18,28	0,254
Diametro max. serbatoio.....	6,90	0,096
	8,50	0,118

Altezza serbatoio.....46,60 0,647
 Altezza booster.....45,20 0,628

BIBLIOGRAFIA.

- K. Gatland, "L'esplorazione dello Spazio" De Agostini.
 - A. Zannino, "Verso lo Spazio" Mondadori.
 - B. Venne, " The Encyclopedia of US Spacecraft" Bison.
 - B. Ruzicka, L. Popelinsky "Rakety a Kosmodromy, Nase Vojsko.
 - Pri Fly n. 60/Set. 1986.
 - RT Vol. 12/2 1979 - IPMS Canada.
- Vari numeri delle riviste Space Flight News, JP4 ed Aerei.
 Informazioni tecniche, disegni n. 2 e 3 da manuali e illustrazioni fornite dalle ditte Marquardt e Rockwell International Corp.

RINGRAZIAMENTI.

Intendiamo qui ringraziare prima di tutto le ditte MONOGRAM MODELS INC. e REVELL INC. per aver messo a disposizione i due modelli oggetto della recensione. Altrettanto vogliamo fare per Marquardt Co. e Rockwell Int. Corp., rispettivamente costruttrici dei razzi di controllo dell'assetto di volo e della navetta con annesso sistema propulsivo.

Many thanks to the Marquardt Company and to Rockwell International Corp., specially to Mr. W.A. Ugram and Mr. S. Jones, whose help was essential for this review.
 Review samples kindly supplied by Monogram Models Inc. and Revell Inc.

Pier Paolo Lugli
 Centro di Modena

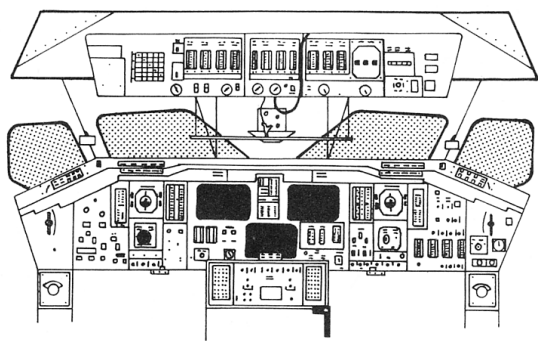


FIG.1

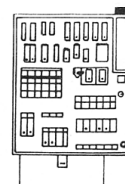


FIG.1/bis

NON IN SCALA
 NOT TO SCALE

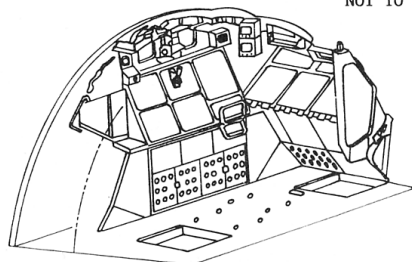


FIG.3

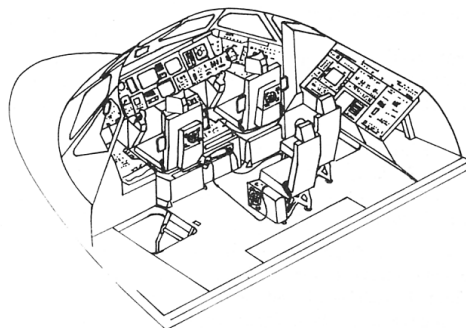
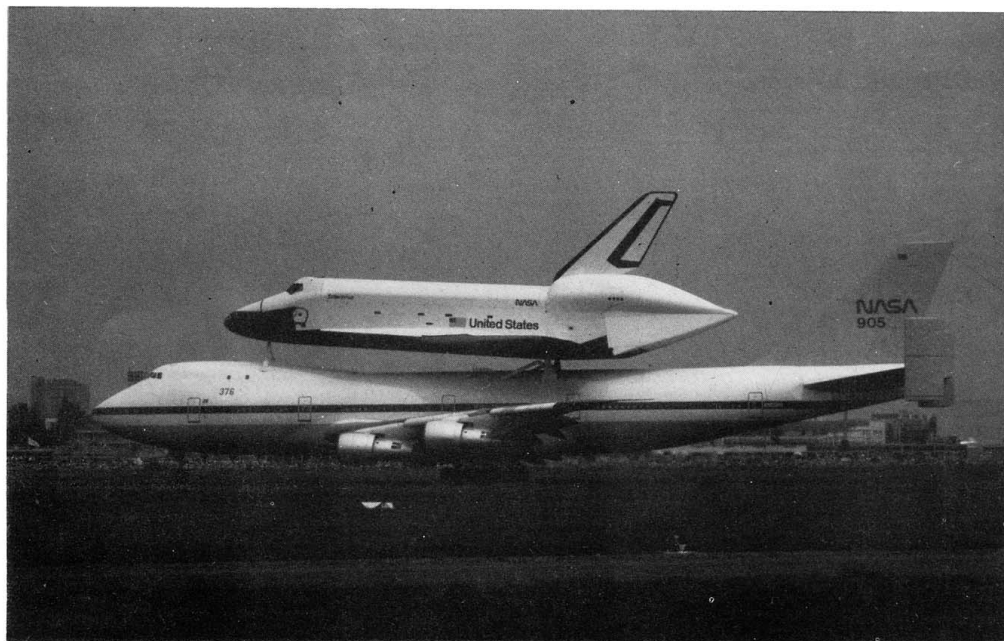


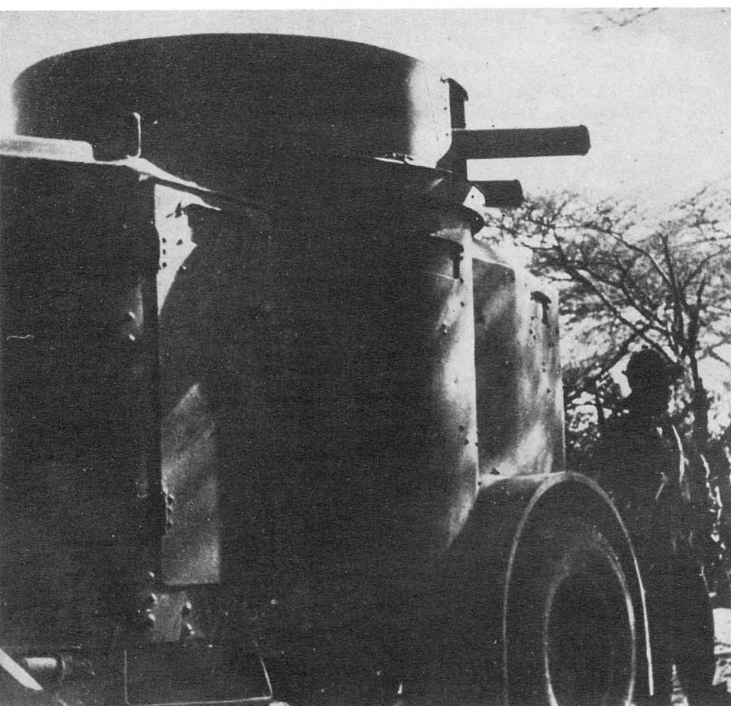
FIG.2

DA ORIGINALI ROCKWELL
 ROCKWELL COURTESY

Ricordo del salone aerospaziale di Le Bourget 1985: l'Enterprise a cavallo di un Boeing 747 (matricola n° 905NA) fa bella mostra di sé. La foto consente di apprezzare la vistosa carenatura posteriore (di un bianco brillante), i tappi color grigio medio sugli ugelli anteriori e l'assenza del pannello T/O. E' ben visibile anche l'andamento della linea di demarcazione tra le piastrelle nere e bianche, caratteristico di questo primo Space Shuttle. (Foto Zaccarelli via A.P.A.)

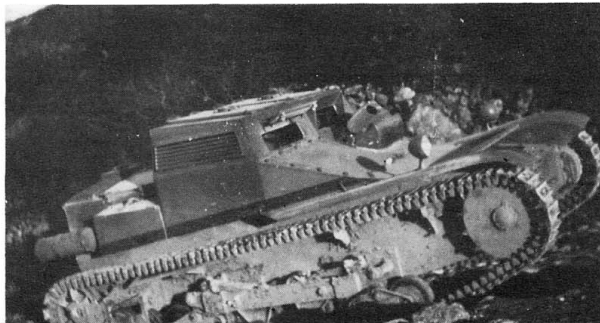
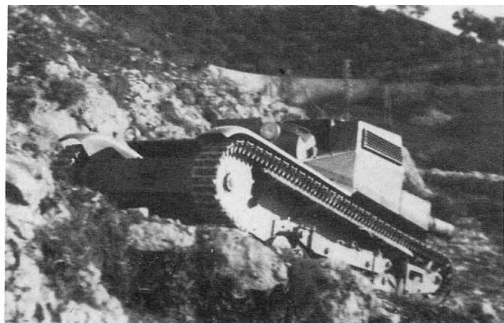


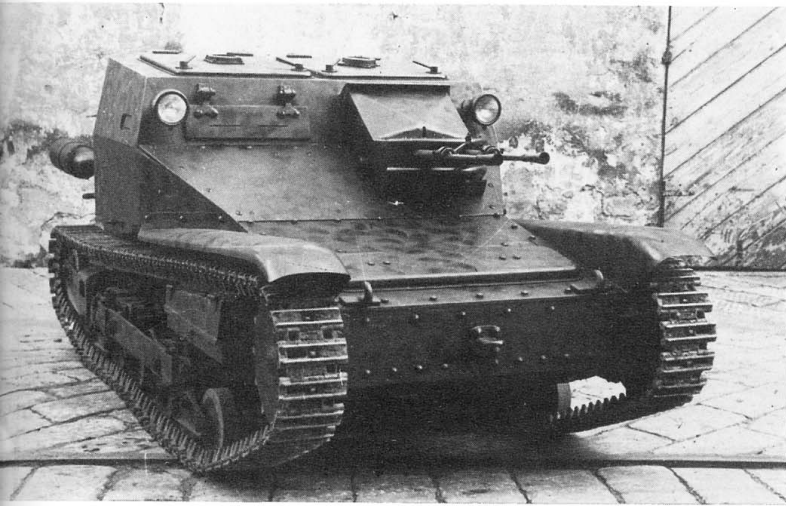
L'ITALIA IN GUERRA



Continua la mia ricerca di notizie e fotografie sul materiale bellico con il quale ci siamo presentati e di conseguenza sul modo in cui abbiamo affrontato il conflitto mondiale. In questa puntata, vi mostrerò alcune fotografie di Lancia IZ, CV 33, L6/40 e dell'11/39. La serie delle immagini si apre con due positivi raffiguranti l'autoblindo IZ, nella prima il mezzo è ritratto dal fianco destro, ed in particolare la zona centrale e la ruota posteriore. Ben evidente per la mancanza di una parte del parafrangente, altro particolare abbastanza evidente è la torre ed il portello di accesso al vano di combattimento con la feritoia. L'altra fotografia risulta scattata in Grecia sull'isola di Rodi (fra il 21/7/35 e il 4/9/36), possiamo vedere come qui i particolari si sprechino; cominciando dal fanale coperto con una cuffia di stoffa, posto quasi al centro del muso, dietro al soldato con in mano il badile. Il disegno del battistrada ben scolpito su delle gomme molto sottili, i ferri che servivano ad eliminare eventuali ostacoli disseminati sul campo di battaglia dal nemico, come ad esempio filo spinato, fascine e cavi tesi ad altezza uomo micidiali per i motociclisti. La scritta Regina sulla porta d'ingresso del veicolo, a differenza della fotografia precedente, le gomme posteriori hanno il parafrangente che avvolge completamente la ruota, nascondendo alla vista ogni possibile particolare. Caratteristiche tecniche dell'autoblinda Lancia IZ: Armamento 2 mitragliatrici cal. 8mm in torre girevole su 360°; una terza fissa nella parte posteriore

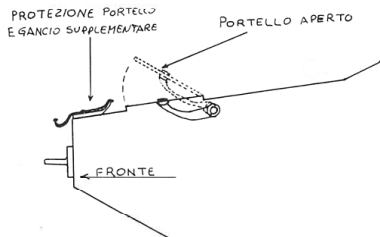
dello scafo; velocità max 50/60 Km/h su strada; autonomia 500 Km; equipaggio 6 uomini. L'autoblinda sopra descritta, nacque nelle Off. Ansaldo, ebbe il suo battesimo del fuoco durante il 1° Conflitto Mondiale, ebbe una vita longeva, infatti la troviamo al fianco del nostro esercito in Africa Orientale e sulle isole del mare Egeo. Venne messa a riposo nel 1941, dopo quasi 26 anni di onorato servizio. Carro veloce CV/33, piccolo carro armato leggero, di fabbricazione italiana, nato nelle Off. Giò Ansaldo ebbe un'importante evoluzione ed un gran numero di varianti. Costruito in 2000 esemplari. La sua storia comincia nel 1933, quando dopo tre anni di studi esce dagli stabilimenti la prima macchina. CV 33 dati tecnici: periodo di produzione 1933/38; larghezza mt.1,4; lunghezza mt.3,15; altezza da terra mt.0,23;





peso Kg. 3100; larghezza cingolo mt.0,19; equipaggio 2 uomini (pilota e capocarro/armiere); armamento principale 2 mitragliatrici cal. 8mm (mod. Fiat 35 o Breda 38 sugli esemplari biarma); 1 mitragliatrice Fiat mod. 14 cal. 6,5 (per gli esemplari monoarma); autonomia su strada 130/140 Km; autonomia fuori strada 5/6 ore; velocità max su strada Km/h 40 velocità max fuori strada Km/h 10/12; guado mt. 0,70; gradino mt.0,65; trincea mt.1,45. Corazzatura di tipo saldata poi in un secondo tempo le corazzature non saranno più saldate ma imbullonate, spessore della protezione in mm: anteriore e posteriore 13,5mm; laterale 8,5mm; superiore ed inferiore 6mm. Le fotografie 3 e 4 sono di particolare interesse in quanto ci mostrano un esemplare di preserie dotato di griglie di aereazione collocate nella parte alta della camera di combattimento. Nelle immagini è bene evidente il particolare costruttivo riguardante la piastra anteriore unica parte imbullonata della corazza. Tra le svariate fisionomie che il carro assunse solo alcune divennero operative come

ad esempio: carro da battaglia, radio, gettaponte, scuola guida, laciafiamme. Ma ritorniamo alle prime fotografie, altri dettagli vengono a galla: sul fianco destro, dietro la camera di combattimento, troviamo una scatola metallica probabilmente porta attrezzi, assente nelle fotografie successive, con molta probabilità la predetta scatola è quella che nelle versioni successive viene collocata fra la ruota motrice e il primo blocco di rulli. Durante la produzione altri particolari subiscono variazioni: come il ruotino tendicingolo e i due rulli ad esso collegati. Foto 5) 3/4 anteriore sinistra, esemplare nuovo di fabbrica dove i particolari costruttivi abbondano e per i quali non basterebbero le parole per descriverli. Foto 6) carro lancia-fiamme su cv33 II° tipo, qui ripreso all'interno di una officina, entratovi dopo una esercitazione su di una pista infangata. Con questa apprezzabile immagine osserveremo alcuni particolari che data la diversità del modello non avevamo riscontrato prima: la diversità del ruotino tendicingolo posteriore, la presenza di un rullo di scorta dietro la camera di combattimento, la diversità dell'armamento e l'appoggio del cannone in ferro sagomato da utilizzare durante i trasferimenti.



A fianco, particolare costruttivo riguardante la protezione del portello di accesso agli organi di trasmissione. In particolare il pezzo sagomato a croce, con riferimento alla foto qui sotto, tutti i particolari sono imbullonati alla corazzatura.

Per ovvie ragioni il disegno è semplificato.



Foto n°7) esemplare di CV 33 II tipo dalla bellissima fotografia qui a fianco, possiamo ammirare i pregevoli particolari che ad un modellista fanno gola: la sistemazione del cavo di traino, lo sportello di controllo sugli organi di trasmissione sulla piastra anteriore, che come possiamo vedere è aperta; da questa immagine è ben evidente che davanti all'apertura sopra citata, è visibile una lamiera rialzata a protezione della botola. Contemporaneamente osserviamo un pezzo di ferro sagomato a croce con i due bracci lunghi imbullonati parallelamente alla larghezza del veicolo, mentre i due bracci più corti sono paralleli alla lunghezza dello scafo. Dei due bracci corti quello esterno è sagomato in modo tale che all'occorrenza può essere utilizzato per l'ancoraggio di una fune. Sulla colorazione di questo veicolo non ho trovato notizie precise ma dalla bibliografia in mio possesso il colore di fondo è grigio verde scuro con macchie irregolari e di piccolo formato che sono di colore terra scuro.

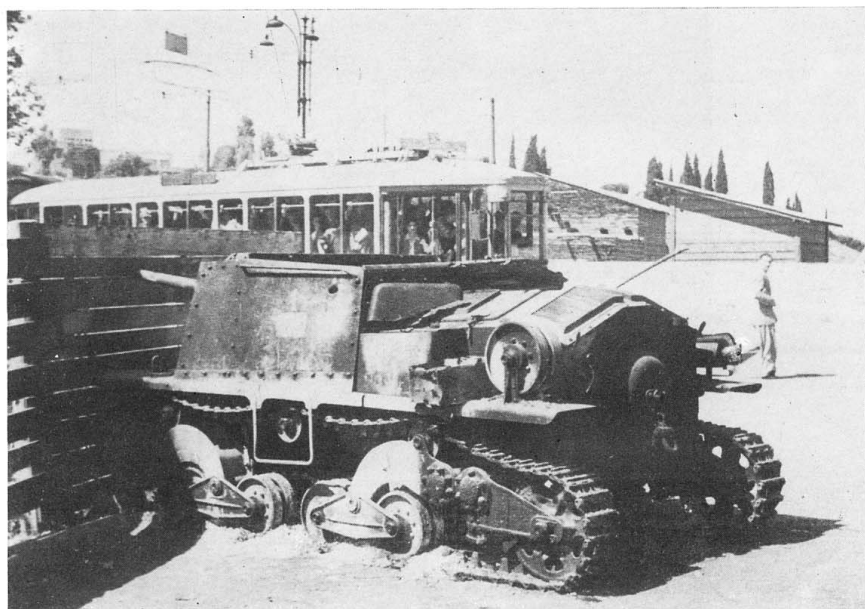


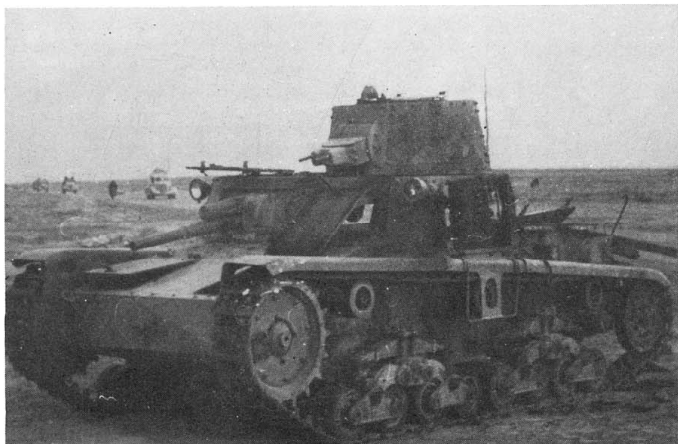
Foto n°8) carro L6/40 nel deserto libico, catturato dagli Alleati. Lo sviluppo di questo carro si ebbe alla fine degli anni '30 ed entrò in produzione nel 1940, furono costruiti circa 500 Esemplari poi la produzione venne sospesa per dare spazio ai più efficienti semoventi. Anche su questo carro furono realizzate varianti speciali: lancia fiamme, centro radio, semovente da 47/32, veicolo cingolato da ricognizione L/40 e un veicolo portamunizioni per il semovente da 90/53. La storia ricorda che in previsione di un prossimo utilizzo del carro in zone con clima rigido, furono sperimentati alcuni sistemi per preriscaldamento dei motori. Molti di questi carri vennero requisiti dai tedeschi all'indomani dell'8

Foto n°10) M11/39 semidistrutto e abbandonato in pieno deserto. Sono poco chiari i dettagli in seguito ai danni subiti. Ulteriori informazioni su questo veicolo potrete trovarle sul Notiziario vol.14 n°2 1983. (fotografia qui sotto)

Settembre '43. Foto n°9) semovente da 47/32 al riparo dietro una staccionata nei pressi della linea di un tram. Dati tecnici sul carro L6/40: costruttore S.P.A. (Ansaldo/FIAT); peso del carro a pieno carico kg . 6840; larghezza mt. 1,86; lunghezza mt. 3,83; altezza mt. 2,172; larghezza cingoli mt. 0,26; equipaggio 2 uomini (pilota e capocarro/armiere); armamento 1 mitragliatrice Breda 35 cal. 20mm, 1 mitragliatrice Breda 38 cal. 8mm, cordate rispettivamente da 312 e 1560 colpi; motore S.P.A. 18VT variante 2; serbatoi carburante (benzina) capacità lt. 160; autonomia 50re fuori strada e 200 Km su strada; velocità max su strada 42Km/h, e fuori strada Km/h 20; pendenza superabile 40°; capacità di guado mt. 0,80; gradino mt. 0,70; trincea mt. 1,70. Corazzatura a piastre imbullonate. Scafo: anteriore 30mm; posteriore e laterale 15mm; superiore e inferiore 6mm. Torre anteriore 40mm; laterale e posteriore 15mm; superiore 6mm.

L'autore ringrazia la sig.ra Albertini Lea per le informazioni inerenti l'autoblinda Lancia IZ.

Carlo Pecchi
IPMS/MO



LA VETRINA DELL'I.P.M.S.

3^a MOSTRA NAZIONALE DI PLASTIMODELLISMO, 1° TROFEO "I.P.M.S. PORTOGRUARO".

Sotto l'egida del neo costituito Centro IPMS Portogruaro (VE), si è svolta dal 7 al 14 Maggio 1989, la 3^a Mostra concorso di plastimodellismo ospitata presso i locali della "Sala delle Colonne" del trecentesco Palazzo Municipale di Portogruaro. La manifestazione di quest'anno è stata la prima di solo plastimodellismo (per inciso di elevatissima qualità), che ha visto raddoppiata la presenza dei modelli plastici, rispetto alla passata edizione. Molti i kit inediti che hanno debuttato per la "Prima" qui a Portogruaro; per citarne qualcuno l'LVTP 7 e un Char B1 in scala 1/35 realizzati da Marco Folin dell'IPMS Venezia e Mestre. Particolarmente gradita (soprattutto dopo le note vicende) è stata la partecipazione del socio Livio Gonella (IPMS Roma), ed il riapparire sulle scene modellistiche del IPMS Pordenone con Roberto Zambon. Molto simpatica e frequentatissima da modellisti e visitatori (del Triveneto!), la cerimonia di premiazione, svoltasi Domenica 14 Maggio, che ha visto la presenza del Presidente Nazionale dell'I.P.M.S. Italy Giorgio Pini e di Marco Mai dell'I.P.M.S. Modena, i quali hanno assegnato un premio speciale Juniores a Franco Carcione del Centro IPMS di Venezia e Mestre. Una nota curiosa, almeno per questa rassegna modellistica, è stata la decisa preponderanza dei mezzi militari, rispetto agli aerei, tra l'altro con la totale mancanza di kits in 1/32. Una aspettativa di questa manifestazione era proprio la cerimonia di chiusura, che al di là della pura assegnazione dei numerosi premi ai vincitori del concorso, voleva essere (e lo è stata), un momento di incontro e confronto con i modellisti isolati molti dei quali presenziando alla rassegna, sono usciti dall'anonimato, interessandosi in maniera concreta alla vita associativa, attualmente un po' in crisi. Ci sono stati concreti interessanti per costituire addirittura due nuovi centri IPMS (a San Donà e Treviso), ma quello che più conta è che è stato recepito tra i presenti

Alcuni dei modelli presentati alla mostra:

Un GMC Rail Switcher americano in scala 1/35 realizzato dal Sig. ZAGHETTO STEFANO del club "Aquila Tonanti" di Padova, arrivato primo nella cat. Mezzi Militari.

il messaggio che associazionismo significa si dare qualche cosa (e non pretendere sempre di ricevere solamente), ma che in un club ognuno dà quello che può, a patto però che quello vada dato con un po' di serietà. Tutto ciò però non va interpretato con quella proposta e presunta "Professionalità" paranoica ed esasperante di modellisti, che ha solo creato un'élite (sempre più ristretta) di "mostri sacri", che hanno inevitabilmente allontanato dal nostro hobby, moltissimi modellisti (specie i giovani). Infatti, ed oggi ce ne accorgiamo, il proporre l'hobby del modellismo come un impegno molto serio, ha fatto scegliere, a molti, altri passatempi meno impegnativi. Io credo che qualche volta ci dovremmo ricordare (e facciamo ogni tanto), che il nostro è solo un hobby, e lo stare assieme in un club, deve rappresentare prima di tutto un momento di svago, e se possibile anche di amicizia, altrimenti... Ciò che è nuovamente emerso da questa mostra, è la auspicata costituzione tra i vari clubs italiani, di una rete di "staffette", che consentano a modellisti abitanti in tutte le zone d'Italia, di potere partecipare ad una determinata mostra mostra, magari all'altro capo della penisola; tutto questo magari inserito in un più volte proposto calendario delle mostre di modellismo, anche se la cosa è di difficilissima attuazione pratica. Un ringraziamento infine a tutti i partecipanti e visitatori, ed un grazie particolare agli amici Marco Folin e Francesco Gasparoni, per tutto ciò che hanno fatto; e appuntamento alla prossima edizione.

GAETANO COASSIN
IPMS PORTOGRUARO

P.S. per quanto riguarda la classifica vi rimando al Flash numero 5 dell'Ottobre 1989.

Nella pagina seguente troviamo altre due fotografie che hanno come soggetti due diorami presentati alla mostra: la prima fotografia mostra il diorama vincitore, nella categoria realizzato da Sordi Roberto e che ha per titolo "Friuli 1970" in scala 1/35; l'altra fotografia mostra invece uno Stug.III tedesco con la basetta, gli alberelli ed gli omini. Come possiamo vedere sopra al diorama è stata posta una riproduzione di un libro, ad indicare la ricerca che c'è dietro al nostro hobby.





<h1>SKYWAYS</h1> <p>THE JOURNAL OF THE AIRPLANE 1920-1940</p> <p>Leo Opdycke, <i>Editor</i></p>	<p>W.W.1</p> <h1>Aero</h1> <p>THE JOURNAL OF THE EARLY AEROPLANE</p> <p>Kenn Rust, <i>Editor</i></p>
<p>W.W.1 AERO (1900-1919), and SKYWAYS (1920-1940): our two Journals, which contain:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • information on current projects • news of museums and airshows • technical drawings, data • photographs • scale modelling material • news of current publications of all kinds 	<ul style="list-style-type: none"> • historical research • workshop notes • information on paint and color • aeroplanes, engines, parts for sale • PLUS: your wants and disposals • PLUS more...
<p>Sample copies \$4 each.</p>	
<p>Published by: WORLD WAR 1 Aeroplanes, INC. 15 Crescent Road, Poughkeepsie, NY 12601, USA (914) 473-3679</p>	

D.L. - R.F.
CASELLA POSTALE 5034
16154 SESTRI PONENTE
TEL. 010-623895
VENITA PER
CORRISPONDENZA MODELLI,
(NICHIAO, CHOTA SAHIB, GRI-
FO, L.S. MARUI, FUJIM, MARU-
SHIN, VERLINDER, ARES, ETC.)
SCONTI AI SOCI I.P.A.S.
RICHIEDERE CATALOGO

COSE NUOVE DA TUTTO IL MONDO

Decal Boeing 747 Wardair Canada n° catalogo AHS 4012 scala 1/144 f.st. 3,30 Airline Hobby Supplies Canada

Da qualche tempo sul mercato Modellistico aeronautico civile, sono disponibili 12 fogli di decals con vari soggetti fra i quali: DCB/63 e Boeing 707/320c. Tutti i velivoli trattati hanno un comune denominatore: le linee aeree civili canadesi. La Croydon impex è la casa europea che si impegna a farle arrivare sul mercato del vecchio continente, per conto della Airline Hobby Supplies ditta canadese (10 Byer Drive Markam Ontario Canada). Le decal sono disponibili in diverse scale dalla 1/72 alla 1/200, a secondo del velivolo che offre il mercato. Vengono offerte all'interno di una bustina di plastica; esse ci consentono di realizzare ben 5 esemplari mantenendo la stessa livrea fornita dalla scatola. Il film di supporto è semi lucido e molto trasparente, i colori non presentano alcun problema di registro. Ottime e complete le istruzioni che al loro interno offrono oltre che alla disposizione delle decals anche i riferimenti per la colorazione del velivolo.

elenco decals:

AH 1 Worldways Canada DC 8 63 1/100; 1/144; 1/200
AH 2 Worldways Canada Boeing 707/320c 1/100;1/144;1/200
AH 3 Worldways Canada L 1011 Tristar 1/100;1/144;1/200
AH 4 Canadian Pacific Boeing 737 200/300 1/144; 1/200
AH 5 Canadian Pacific Douglas DC 10/30 1/144; 1/200
AH 6 Canadian Airlines Boeing 737/200 1/144;1/200
AH 7 Canadian Airlines Douglas DC 10/30 1/144; 1/200
AH 8 Canadian Partner BAe Jetstream 1/73
AH 9 Wardair Airbus A 310/300 1/144; 1/200
AH 10 Wardair Airbus A 300 1/144; 1/200
AH 11 Wardair Douglas DC 10/30 1/144; 1/200

Le decals potranno essere richieste direttamente alla: CROYDON IMPEX IMPORT/EXPORT 2 KI GSBURGH COURT, EAST LITON, EST LOTHIAN EH 40 3BL, SCOTLAND; che voglia ringraziare per aver inviato il materiale sopra descritto.

CARLO PECCHI
IPMS MODENA

HMMWV/HUMVEE Armed Variants and M151 A2 "MUTT" HUMVEE Unarmed variants in current service, di E. Gilbert e A. Swan Full Detail Pub. cad. US \$ 5,95

Con l'attuale esplosione di modelli della HUMVEE, meglio nota al volgo modellistico come HUMMER, ben vengano queste due agili seppur corpose raccolte su "tutto quello che avreste sempre voluto sapere, ma non avete mai osato chiedere". Coadiuvati da disegni in scala 1/35 vengono prese in esame tutte, ripeto tutte, le varianti di questo mezzo, siano esse armate che disarmate, già in servizio oppure destinate ad esserlo a breve. Il mezzo è praticamente fotografato bullone per bullone, evidenziando dove il kit TESTOR/ITALERI deve essere corretto e/o migliorato. Il riferimento al modello in questione è dovuto semplicemente al fatto che l'uscita delle monografie seguiva di pochissimo il lancio sul mercato del prima citato. Comunque niente paura, molti ritocchi saranno comunque necessari ai vari ESCI, TAMIYA e DRAGON. Oltre alla completa radiografia dentro, fuori, sopra, sotto, a lato, davanti e dietro vengono anche forniti schemi di colorazione e consigli per la pittura di interni, motore e telaio. Naturalmente tutti i riferimenti sono rigorosamente FS. Decisamente un ottimo lavoro ad un prezzo abbordabilissimo che non fa certo rimpiangere l'assenza di colore e di una veste grafica cui normalmente si è abituati per lavori di questo tipo. Se li trovate acquistateli, se avete corrispondenti al di là dell'Oceano fateveli mandare, altrimenti scrivete loro direttamente. Sono un poco lenti a rispondere, ma noi modellisti siamo animali pazienti!

AAVV 7A1/LVTP 7A1, di E. Gilbert e A. Swan Full Detail Pub. US \$ 6,95.

La Full Detail è una piccola casa editrice gestita dal classico manipolo di allegri pazzoidi tutti dediti

a preparare incredibili libercoli praticamente traboccanti di disegni, foto e informazioni. Il fatto che i disegni siano in scala 1/35, riguardino mezzi di cui esistono modelli freschi freschi e che praticamente tutta la parte iconografica sia inedita, li pone certamente sopra la media. Trascurando qualche piccola manchevolezza come la non eccelsa qualità della carta e la riproduzione a colori direi che sono volumi da non mancare assolutamente. In particolare questo sull'LVTP 7A1 consente di intervenire sul kit Tamiya tanto per superdettagliarlo come per convertirlo in mezzo recupero e comunicazioni. Il testo è stringato, ma efficace è degno di nota e di comparire sullo scaffale di ogni appassionato di mezzi da sbarco. I prossimi titoli, in piena perestroika, tratteranno T62 e PT76. All'occhio ragazzi!

Per informazioni scrivere a:

FULL DETAIL P.O. Box6011 KATY TEXAS 77491/6011 U.S.A.

P 51 B/C Mustang Monogram 1/48

Continuando la serie dei velivoli della Confederate Air Force, la Monogram ha immesso sul mercato questa confezione del P 51 che va ad aggiungersi ai vari Helcat, Bearcat, Avenger, Aircobra. Per quanto ciò non sia chiarito nè dalla scatola, nè dalle istruzioni, abbiamo a che fare con un P 51 B/C. La differenza tra le due sottoversioni è minima: la 'B' fu prodotta a Inglewood, la 'C' a Dallas. Gli inglesi ridesignarono questi Mustangs come Mk. III, e fu proprio durante il servizio con la RAF che fu introdotto il Malcolm Hood, cioè il tettuccio a bolla (usato anche sullo Spitfire), che venne ulteriormente sviluppato nel 'D' con la completa eliminazione della carenatura dorsale. Due parole sulla confezione: al posto di un bel (e utile) disegno dell'immortale Don Greer, abbiamo una foto ritoccata del modello costruito da un modellista un po' frettoloso, cosa che non ci sarà di alcun aiuto. Entriamo ora nel dettaglio. La plastica del kit è in olive drab, buona come consistenza e lavorabilità; per quanto riguarda il modello vero e proprio dobbiamo fare alcune considerazioni. Questo Mustang è la riedizione di un vecchio modello del 1967: non possiamo quindi aspettarci granchè. Se da un lato troviamo un eccellente interno, dall'altro abbiamo un rilievo superficiale decisamente pesante. Nel cockpit ci sono un seggiolino ed una cloche bellissimi, le consolle laterali più che buone, e il pannello dei comandi in decals. I già eccellenti carrelli sono dotati di ottimi vani, portelli del giusto spessore e precisi anche sulla faccia interna. Potremmo leccarci i baffi se tutto ciò non fosse dequalificato dai soliti traumatici tondini di estrazione nei punti, naturalmente più fastidiosi. All'esterno ci sono bave, e certi ritiri lungo l'asse di unione delle semifusoliere che costringono alla stuccatura. Inoltre dovremmo stuccare anche le estremità alari perchè le superfici superiori ed inferiori non combaciano bene. Comunque le belle ali del P51 sono realistiche anche se fra ala e fusoliera resta un 'canale' vuoto che andrà riempito; i tubi di scarico dovrebbero essere forati, ma lasciamo pure questo lavoro ai più pignoli. L'elica merita un discorso a parte. Sono ben riprodotte le complicate pale Hamilton Standard, ma presentano delle irregolarità superficiali che devono essere eliminate con la carta abrasiva. Inoltre il dispositivo che dovrebbe far ruotare l'elica è poco funzionale, e io l'ho sostituito con il classico anello di plastica che blocca l'elica. Unico equipaggiamento esterno previsto sono i due serbatoi supplementari per altro molto belli, anche se il Mustang fu spesso dotato di razzi e bombe. Passiamo ora ai trasparenti. Essi sono 4 pezzi in tutto: il parabrezza, due diversi tettucci, il faro per l'ala destra. Le due capottine sono ottime anche se presentano bave, rappresentano una il classico tettuccio americano con intelaiatura metallica, l'altra il Malcolm Hood. Se vorremmo utilizzare quest'ultimo dovremmo tagliare l'antenna sul dorso della fusoliera che, cosa non indicata dalle istruzioni, deve essere sostituita da una della stessa lunghezza, ma più sottile, spostata verso la coda di 14mm e inclinata di circa 45° all'indietro. In ogni caso anche chi volesse

impiegare il tettuccio americano deve sostituire l'antenna con una più fine, diritta e non curva come quella del kit, perpendicolare alla fusoliera e rastremata verso l'alto. Bisogna sempre, in questi casi, consultare qualche fotografia chiarificatrice. In fine le decals sono, a mio parere, inutilizzabili per due motivi: primo sono quasi tutte fuori centro; secondo non sono in grado di aderire alla superficie che dovrebbero ricoprire. Tuttavia hanno il vantaggio di ridurre 'in toto' lo stencilling del Mustang, e quindi ci servono come base di partenza per autocostituirle. Io ho risolto il problema drasticamente: ho riprodotto il P51 MKIII dello Sqn. Ldr. Horbaczewski in Normandia ricorrendo a vari fogli di decals. Le decorazioni presenti nel Kit permettono di realizzare un solo aereo con insegne

americane appartenenti alla Confederate Air Force, sulle quali nutro qualche dubbio. Abbiamo così un modello di 42 pezzi che richiede una certa mole di lavoro e qualche piccola astuzia per ottenere un risultato molto suggestivo, e tale da ricompensare gli sforzi anche dei pignolissimi nonostante la presenza di qualche piccolo compromesso.

BIBLIOGRAFIA: 'Nort American Mustang' N°3, Aircam Aviation Series
'Fighters', Vol.4 William Green
'Godlo i barwa w lotnictwie polskin 1939/1945', Biblioteczka Skrzydlatej Polski

Lugli Pierpaolo
IPMS MODENA

OSPREY & SQUADRON SIGNAL

"MI 24 "Hind" in Action", di Hans/Heinric Stapfer, Aircraft in Action N° 83, Squadron/Signal Publications

Mr.Gorby e la perestroika hanno portato ad interessanti novità anche nel campo del nostro hobby. Infatti, oltre alla partecipazione di aeromobili sovietici ad importanti manifestazioni aeronautiche occidentali (vedasi i saloni di Franborough e Parigi, con i loro MIG 29, SU 27, SU 25, e MI 28, che magari tra qualche anno, cominceranno ad "annoiare" come i nostri Tornado, F/15, F/16, ed F/18), visto che tutto ciò che è sovietico è più o meno di moda, in campo editoriale si è avuta una improvvisa apparizione di numerose pubblicazioni dedicate ad aeromobili d'oltre cortina. Non poteva mancare la Squadron/Signal Publications, che, nell'ambito della sua pregevole serie "Aircrafts in Action", ha fatto uscire un volumetto sull'elicottero da combattimento Mil Mi/24 "Hind". Nell'ormai classico formato orizzontale, l'opera presenta 8 pagine in più rispetto al numero standard, che sono praticamente impiegate per una introduzione sullo sviluppo degli elicotteri armati Mil, con brevi accenni ai Mi 1 "Hare" e Mi 4 "Hound", e con un ben più sostanzioso capitolo sul Mi 8 "Hip"; il corpo principale del volumetto, chiaramente, è dato dalla descrizione e dall'esame delle varianti del Mi 24 "Hind", iniziando dai prototipi e proseguendo sino alla versione "Hind F". Numericamente parlando, si tratta di 132 fotografie in bianco e nero, 3 disegni a tre viste (Mi 8TBK "Hip E", Mi 24 "Hind A" e "Hind E"), una pagina con 12 profili laterali al tratto delle varie versioni (6 Mi/8 e 6 Mi/24), ben 80 disegni al tratto che mostrano numerosi dettagli a le differenze tra le diverse varianti sia dello "Hip" che dello "Hind", 12 profili laterali a colori (3 Mi/8 e 9 Mi/24) più altri 3 disegni, sempre a colori, sulle pagine esterne della copertina, testo suddiviso in 10 brevi capitoli. E dopo i freddi dati numerici, qualche commento. L'argomento è indubbiamente trattato con buona profondità di dettaglio, nei limiti concessi dallo spazio disponibile e dal fatto che, anche se siamo in clima di glasnost e perestroika, il soggetto è pur sempre un aeromobile sovietico, e questo vale sia per il testo che per la parte illustrativa. Quest'ultima, tuttavia è caratterizzata da alti e bassi qualitativi: per esempio, per quanto riguarda le fotografie, accanto ad immagini inedite ed indubbiamente interessanti sia dal punto di vista documentaristico (vedasi quella del Mi 25 "Hind D" peruviano recante una bellissima shakmouth sul muso) che da quello più prettamente modellistico, ve ne sono altre già viste o fin troppo note (ma probabilmente inserite per amore di completezza) ed altre ancora che lasciano un po' a desiderare (stampate un po' troppo scure, oppure dai contorni non molto ben definiti, il che determina, a volte una scarsa "leggibilità"). Lo stesso si può dire dei disegni al tratto, opera di Perry Manley, di qualità pure variabile, in dipendenza del rapporto di riduzione utilizzato per passare dall'originale al disegno stampato, ma che, comunque servono ottimamente allo scopo di mostrare dettagli e differenze varie. Si può poi sorvolare sugli schizzi di pag. 21, che illustrano l'alloggiamento

del radar doppler sullo "Hind A" rispetto al prototipo V 24, dove il trave di coda mostrato è ovviamente quello del Mi 8 e non quello del Mi 24. Buoni i disegni a colori, dalla mano del "solito" Don Green, che possono dare qualche spunto interessante per personalizzare gli ormai relativamente numerosi modelli di "Hind" presenti sul mercato (Aircix/MPC, Hasegawa, Esco, Monogram, solo per citare i più facilmente reperibili). Concludendo, globalmente questo volumetto è sicuramente valido, nonostante qualche difetto sia stato immancabilmente trovato (ma, in fondo, nessuno è perfetto, e poi, a posteriori, è sin troppo facile dire che si sarebbe potuto fare di meglio o di più). Vivamente consigliabile il suo acquisto, dunque, sia per la buona reperibilità che per l'eccellente rapporto qualità prezzo.

Review sample kindly supplied by Osprey Publishing Ltd., European distributor of Squadron/Signal Publication.

"U2 Spyplane in Action", di Larry Davis, Aircrafts in Action N° 86, Squadron/Signal Publications.

E' l'ottantaseiesimo titolo della serie, questo dedicato alla evoluzione della famiglia di ricognitori subsonici d'alta quota disegnati da Clarence "Kelly" Johnson. Nel tradizionale formato orizzontale, questo volumetto segue la collaudata formula che ha portato al successo la serie: il maggior numero possibile di fotografie (tutte in bianco e nero), accompagnate da brevi testi e da un buon numero di disegni, sia al tratto che a colori. Ed è per questo che tutte le recensioni dei volumetti della serie "In Action" tendono ad essere tremendamente ripetitive, poichè è un po' come se "visto uno visti tutti". In questo caso, tuttavia, il soggetto non è che possa essere definito inflazionato: non sono infatti moltissime le pubblicazioni che trattino in modo sufficientemente approfondito della storia e delle versioni dell' U2/TR 1, ed è sicuramente molto comodo avere riunite tutte insieme le numerose ed interessanti informazioni che sono contenute in questo volumetto. Come già detto, sono trattati tutti i componenti della famiglia di ricognitori subsonici d'alta quota disegnati da "Kelly" Johnson per la Lockheed (U 2A e suoi sviluppi che sono molto più numerosi di quello che si potrebbe pensare/, U 2R e sue varianti ed anche qui vi possono essere alcune sorprese/, TR 1), con discreta profondità di dettaglio, sia nel testo che per quanto riguarda i disegni al tratto esplicativi delle differenze tra le varie versioni (che sono in numero maggiore di quel che si potrebbe immaginare; questi disegni sono opera di Perry Manley e servono ottimamente al loro scopo). Sono presenti ovviamente profili laterali al tratto (il prototipo Article 341, U 2A; WU 2A, U 2C; U 2CT; U 2D; U 2R; U 2R/A SARS; U 2EP/X; TR 1A; TR 1B) e gli usuali disegni a colori, dalla mano di Don Greer, in numero di tre sulla pagine esterne della copertina e 10 profili laterali nelle pagine centrali (che danno buoni spunti a chi volesse personalizzare i modelli Airfix o Italeri,uscendo anche dal classico nero uniforme). Per venire alle fotografie (circa 90, un numero leggermente inferiore, in verità, alle

media di questi volumetti), non bisogna dimenticare, che, nel caso del soggetto trattato, vi possono essere state delle oggettive difficoltà nel reperire materiale non classificato di buona qualità. In ogni caso, la copertura fotografica è buona, anche se alcune delle immagini sono di "leggibilità" un po' scarsa. Non mancano le foto di soggetti abbastanza inusuali come gli U 2C ed U 2F impiegati durante la guerra del Vietnam dalla Bien Hoa o U 2R di Taiwan. In conclusione, una pubblicazione di buon interesse (ed anche fattore d'importanza non trascurabile, di costo contenuto), consigliabile sia a chi voglia semplicemente procurarsi un minimo di documentazione per un modello, che a coloro che dispongano già di altre pubblicazioni di maggiore impegno sul "motelante" da ricognizione della Lockheed. Review sample kindly supplied by Osprey Publishing Ltd., European distributor of Squadron/Signal Publications.

Nota

poiché l'argomento U 2/ TR 1 non è che sia di quelli per cui le pubblicazioni siano decisamente sovrabbondanti, viene data di seguito una piccola serie di titoli, per chi desiderasse integrare e/o arricchire il materiale di cui al volumetto della Squadron/Signal Publication.

- "U.S. Spyplanes", di E. Simonsen, Warbirds Illustrated No.24, Arms & Armour Press.
- "U.S. Sky Spies Since World War 1", di M.O'Leary, Blandford Photo/Files, Blandford Press.
- "Lockheed U 2", di J.Miller, Aereograph 3, Aerofax Inc.
- "Lockheed U 2R/TR 1", di J.Miller e C.Pocock, Aerofax Minigraph No. 28, Aerofax Inc.
- "Lockheed Blackbirds", di A.Thornborough e P.Davies, Ian Allan Ltd.
- "Dragon Lady, the history of the U 2 Spyplanes", di C.Pocock, Airline Publishing Ltd.

ALDO ZANFI
IPMS MODENA

M1 ABRAMS SQUADRON/SIGNAL ARMOR n° 26 f.st. 4,50 di Jim Mesko tavole a colori di Don Greer.

Giunto da poco in redazione, questo libro si aggiunge alla già nutrita schiera di volumetti della collana in action, edita dalla Squadron/Signal publication. Il libro, realizzato da Jim Mesko, solito impareggiabile scrittore, il quale in collaborazione con Don Greer insuperabile disegnatore, appoggiati entrambi da un valido illustratore come Perry Manley, i tre insieme realizzano opere interessanti, come questa. Veniamo al succo della recensione; solito formato 28x21 che caratterizza questa collana. Il libro consta di 50 pagine con 96 foto tutte in B/N, 22 tavole o disegni in B/N e 10 profili a colori, escludendo le due facciate della copertina in quanto da sempre a colori. In questa pubblicazione, possiamo conoscere tutta la storia, l'evoluzione di questo carro i predecessori che diedero vita a questo veicolo, che ora vediamo quotidianamente sulle riviste specializzate. Il viaggio che si intraprende sfogliando queste pagine, ci aiuta a comprendere come nascono i carri di ultima generazione, pieni di tecnologia e che non hanno nulla a che vedere con il Wippet inglese o l'A7V tedesco. Tutto questo è reso possibile dall'abbondanza di fotografie molto belle che gli autori hanno scelto per questo libro, esse sono infatti intercalate magistralmente con testo e disegni in modo chiaro e semplice. Ma non finisce qui, infatti le ultime pagine sono riservate ai prototipi o alle varianti già operative, anche qui dove è stato possibile fornendo foto e disegni.

Carlo Pecchi
I.P.M.S. Modena

SQUADRON SIGNAL PUBLICATION N°1091 CH 47 CHINOOK SERIE AIRCRAFT IN ACTION \$.USA 5.95 f.st. 4.95

Ultimo uscito della serie Aircraft in Action il volumetto sull'elicottero CH 47 CHINOOK. L'opera nel formato rettangolare cm. 21x28 consta di 50 pagine piene di fotografie in bianco e nero, disegni delle particolari varianti e al centro il solito paginone a colori. Anche per chi non è un appassionato di elicotteri l'interesse

per questo 'frullino' è notevole dato che è tuttora in servizio in varie nazioni mentre il prototipo volò il 22 aprile 1958. Questo elicottero da trasporto medio è costruito in Italia su licenza per il nostro esercito (peccato che vi sia una sola fotografia con le insegne E.I....) Un particolare, per me sempre utilissimo sono i disegni riportati di frequente che illustrano modifiche da una versione all'altra. L'autore è Wayne Mutza, le tavole a colori del solito Don Greer e quelle in bianco e nero di Joe Sewell. La parte del leone sul materiale fotografico è del periodo Vie/Nam ove il Chinook fece di tutto: trasporto feriti, recupero aerei abbattuti, spostamento pezzi di artiglieria, piattaforma di tiro volante armata di pods con razzi, mitragliere e annessi vari! Insomma un vero cavallo da tiro che rimane giovane anche dopo 30 anni di vita. Ricordiamo ai soci che è possibile, tramite le agevolazioni all'IPMS ITALY, ottenere queste pubblicazioni con un notevole sconto. Per le prenotazioni rivolgersi al mio indirizzo: Giorgio Pini c.P. 36 41010 Fossoli Modena

Many thanks at Mr. Jerry L. Campbell, owner of Squadron Signal Publications and Osprey Pub. for the collaboration.

Giorgio Pini

Lawrence and the Arab Revolts, di D. Nicole Ph. D. Man at arms n° 208 Osprey f.st. 4,95

Lawrence non è altro che il pretesto e forse una civetta per richiamare l'attenzione su questo comunque ottimo ed interessante titolo dove entrano di prepotenza anche gli Italiani coinvolti, con l'invasione biblica del 1911, nelle sanguinose faide arabe. Assistiamo quindi, grazie alla felice guida del Ph. D. Nicolle, alle varie fasi del conflitto 14/18 che innescò odii, rivalità, speranze, conflitti politici e sociali fra le varie popolazioni arabe e di come questo fu sfruttato dalle potenze europee per i propri fini. Un "Must" per palati fini e non.

The Hannoverian Army of the Napoleonic Wars, di P. Hofschröer Man at Arms n° 206 Osprey f.st. 4,95

Fra i numerosi nemici che Napoleone ebbe ad affrontare ci furono anche le truppe dello stato tedesco di Hannover che fra l'altro annoverava un legame privilegiato con la corona britannica tanto da vestire e al limite parlare come i famosi combattenti della "Thin Red Line". Per inguaribili.

American Civil War Armies (5) = Volunteer Militia, di P. Katcher Man at Arms n° 207 Osprey f.st. 4,95

Per chi erroneamente come me, pensava che l'argomento ACW fosse esaurito con il 4° tomo dovrà ricredersi con questo lavoro sulle milizie volontarie che pullulavano nei vari stati americani e che allo scoppio della guerra civile entrarono a far parte degli opposti schieramenti aggiungendo una decisiva nota di colore alle altrimenti sobrie divise regolamentari. Troviamo quindi incredibili commistioni di colori, stili e armamento. Sebbene di molti di questi reparti sia andata perduta memoria l'autore è riuscito a tracciare un quadro quanto mai completo ed esaurientemente interessante di questo capitolo praticamente sconosciuto ai più.

The War in Cambodia 1970/75, di K. Conboy e K. Bowra Man at Arms n° 209 Osprey f.st. 4,95

Per molti la guerra nel Vietnam fu combattuta solo nella regione geograficamente detta mentre invece coinvolse tutta la penisola indocinese influenzandone pesantemente sia la condotta politica che quella militare. Caso emblematico la Cambogia che un po' per scelta, un po' per forza si trovò a dover subire rivolte, scontri ed in fine invasioni di opposte armate. I tragici risultati del terrore Kmer sono sotto gli occhi di tutti e ancora il capitolo tormentato di questo sfortunato popolo non è chiuso. Gli autori si soffermano quanto basta sul background politico/militare per poi addentrarsi nel settore più specificatamente uniformologico con ottimi risultati. Al solito curate le tavole a colori. Consigliato.

ARMANDO ROSSI
IPMS MODENA

The British Army in North America 1775/1783, di R. May
Men at Arms n°39 Osprey Ist. 4,95

Una delle guerre coloniali più rimosse dagli Inglesi viene affrontata dal punto di vista uniformologico in questa ristampa della ormai famosa serie MAA. Mal digerito, mal giocato, snobbato in patria e sul suolo americano questo conflitto gode di una certa popolarità in Italia grazie ai fumetti del "Grande Blek" e del "comandante Mark" dove tutti gli inglesi sono brutti, feroci, stupidi e senza pezza da eliminare. Enorme errore visto che quasi tutti i soldati di Sua Graziosa Maestà erano scozzesi costretti dalle condizioni di vita in patria a cercare fortuna nell'Esercito. L'Impero forse avrebbe potuto vincere Washington e la sua armata un po' stracciona. Mancò la volontà politica. Una buona opera sull'altra faccia di una medaglia che vede gli americani troppo buoni per essere vero!

The Mexican American War 1846/1848, di P.R.N. Katcher
Man at Arms n°56 Osprey Ist. 4,95

Altro capitolo di storia americana che però riguarda l'espansionismo di questi per allargare i propri confini "naturali". Sembra proprio che verso la metà del secolo scorso gli americani avessero un esercito quanto mai efficiente e "tosto" contro cui nulla potettero i peones messicani. Scritto dallo specialista Katcher (suoi sono anche gli ottimi titoli sulla guerra di secessione americana sempre della collana MAA) ci troviamo di fronte ad un buon resoconto uniformologico di un conflitto poco noto quanto importante per l'attuale assetto dei moderni Stati Uniti d'America.

The Samurai, di A.J. Bryant, Osprey Elite Series n°23
Ist. 5,95

Incredibile, un libro sugli antichi guerrieri giapponesi, meglio noti come i Samurai, non scritto da Surbull, che comunque compare nei ringraziamenti. In compenso le tavole, splendide, sono dell'inesausto McBride, quanto mai a proprio agio con oggetti affascinanti e decisamente ostici quali i variopinti costumi di antica memoria. In questo campo i Samurai non fanno certo eccezione, anzi. Il libro prende in esame circa settecento anni di storia (935/1600). Le incredibili bardature sono magnificamente riprodotte e descritte oltre agli scontri più significativi, agli usi e costumi, la disposizione dei campi, l'intrecciatura delle armature, i copricapi, le "Katane", gli archi e i vari accessori. In breve un affascinante excursus attraverso i secoli in una delle più radicate tradizioni medievali giapponesi, spesso incarnanti presso di noi il prototipo del cavaliere senza macchia e senza paura. Sebbene non proprio santi, comunque superbi combattenti a tutto tondo una lettura di sicuro interesse per poter penetrare nell'affascinante e sempre misterioso animo orientale e giapponese in particolare.

The Old Contemptibles, di M. Barthorp, Osprey Elite
Series n°24 Ist. 5,95

Un titolo tutto, ma proprio tutto per gli inglesi orgogliosi e pettoruti, ciecamente fiduciosi nell'operato del proprio esercito e in definitiva delle proprie istituzioni. In pratica gli "Olds" sono le truppe in tutto e per tutto volontarie del famoso BEF e Corpo di Spedizione Britannico che affrontò i tedeschi nel '14. Queste truppe (antesignane di quel BEF che scappò in tutta fretta da Dunquerque non onorando certo i predecessori) nacquero all'indomani della guerra Boera e delle riforme successive. In poche parole, per dirla con l'autore, erano semplicemente soldati professionisti con uno spirito di corpo rasente la morbosità pronti a combattere tanto i tedeschi che i francesi, russi o chiunque altro fosse loro ordinato. Non andavano in guerra perchè il loro Paese lo richiedeva quanto perchè era il loro reggimento ad andarci. Fatte le debite riserve sulla loro intelligenza, a mio giudizio, erano comunque un formidabile strumento di guerra. Come tali affrontarono i tedeschi nei primi fatidici mesi di guerra facendosi massacrare per l'onore del proprio reggimento nella prima grande battaglia di Ypres dove ebbe inizio quell'orrendo di guerra di posizione che tutti gli eserciti conobbero durante la prima tragica "Grande Guerra". Da leggere se non altro per capire come gli inglesi

siano e restino convinti di avere vinto due guerre mondiali da soli contro fortissime controparti. Per dirla in breve "Molti nemici molto onore". A voi l'arduo giudizio.

M. 24 Chaffee in Action, di J. Mesco Squadron/Signal
Publications US \$ 6,95.

Nato come sostituto della serie M3/M5 il Chaffee deve molta della propria notorietà alla incredibile quantità di film dove di volta in volta era identificato come Tigre, Sherman, Pantera, etc. etc. senza che questo vada a detrimento dell'ottimo disegno originale. Perdio anche Godzilla ha dovuto misurarcisi! In pura stile Squadron viene presentata la nascita, l'evoluzione e il non invidibile record di impieghi combattenti cui il robusto mezzo è stato sottoposto fino a tempi relativamente recenti quali le operazioni antiguerriglia portoghesi in Angola e Mozambico. Una ottima scelta iconografica con gli "usuali" disegni a colori del "solito" Greer non riescono a scacciare una vaga sensazione di disagio creata dalla scarsa presenza di riferimenti fotografici al vasto impiego fuori dalla terra di origine. Pecca che comunque non sminuisce il valore dell'opera che si dilunga anche sulle diverse varianti antiaeree e artiglieria semovente ricavate da questo versatile mezzo; il quale vede proiettata la propria vita operativa oltre il 1990 dal programma di ammodernamento intrapreso dai norvegesi che, spilorci come pochi, sono riusciti nell'intento di avere un mezzo praticamente nuovo (sostituito motore, trasmissione, cannone e volendo cingoli oltre a tutta una serie di ammenicoli interni) spendendo un terzo di quanto sarebbe occorso per qualcosa di veramente nuovo! Obbligatorio per tutti coloro che hanno un modello Italeri fermo da anni fra le migliaia d'altri e abbiano deciso di farla finita (con la scatola, naturalmente!).

Rossi Armando
IPMS MODENA

..ULTIMIARRIVI..ULTIMIARRIVI..ULTIMIARRIVI..ULTIMIARRIVI..

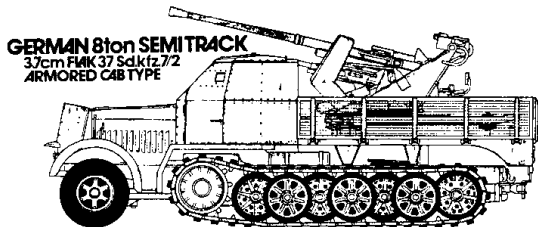
M 36 B1 ITALERI Scala 1/35 f 17500

Sono sempre stato un ammiratore della ditta Italeri, fin da quando 15 anni fa cominciai a fare modelli. Dopo tanto tempo, posso tranquillamente dichiarare, di aver accumulato una discreta conoscenza dei mezzi militari prodotti in considerevole numero dalla casa di Calderara di Reno. Così anche in questa occasione, al momento dell'uscita sul mercato dell'ultimo nato, da buon cliente, mi sono affrettato a comperare il modello del cacciacarri M36 B1 in scala 1/35 kit n°250. La scatola stile Italeri, si presenta sempre col solito disegno (in tutta sincerità un po' bruttino) del carro in copertina, che a mio avviso non invoglia certamente all'acquisto immediato. Aperta la confezione, vi confesso senza mezzi termini la mia delusione!! Vediamo perchè: il kit è formato da tre stampate, la plastica di colore verde scuro, al tatto da immediatamente la sensazione di essere un po' vetrosa. Per chi come me, già aveva avuto a che fare con lo Sherman M4 A1, capirà immediatamente, come tutto una serie di pezzi (stampata A), i cingoli, ed il treno di rotolamento, provengano dallo stesso stampo. Le istruzioni del resto, avvisano chiaramente di non montare quei pezzi cancellati da vistose X (allora perchè li paghiamo?). Il treno di rotolamento presenta ancora i rulli raggiati, e non quelli pieni, che proprio nel periodo di costruzione di questo cacciacarri, equipaggiarono il 90% dei carri americani perchè più resistenti. Se poi guardiamo in dettaglio le poche foto reperibili dell'M36 B1, prodotto in soli 187 esemplari, noteremo che i cingoli usati, non erano gommati tipici degli M 10, ma metallici allargati da ramponi antifango o neve. A questo problema si ovvierà sostituendoli con cingoli Tamiya provenienti dall'M4 A3, senza dubbio più adatti. Gli scafi inferiore e superiore, combaciano abbastanza bene. Buone sono anche le riproduzioni delle linee di saldatura, che caratterizzano gli scafi M4. La poderosa torre che ospitava il cannone da 90mm, per contrastare i Pantera e i Tigre come descrivono le poche notizie sul foglio d'istruzioni, tradotto

in 10 lingue è di una semplicità estrema. Considerando il fatto che il carro è a ciclo aperto, per i più esigenti nascono possibilità di migliorarla tramite autocostruzioni. Molti dettagli soprattutto interni, sono stati dimenticati, e quelli dati sono semplificati all'estremo: vedi ad esempio i meccanismi di sparo del cannone ed il portacolpi completamente vuoto! Per chi fosse in possesso di pirografo, consiglio di crearsi le tipiche venature di fusione, sullo scudo del cannone e sui fianchi della torre. Il modello da me comperato, presenta anche alcune sbavature facilmente eliminabili. Il foglio di decals, se così lo si può definire, misura infatti cm 4x4,7 ci fornisce una sola versione (quale?). Riassumendo quanto detto, personalmente trovo questo modello non all'altezza di altre precedenti produzioni Italeri. Comunque un M36 B1 accettabile complessivamente ma, e questo è certo, notevolmente migliorabile!!

GERMAN 8ton SEMITRACK 3,7cm FLAK 37 7/2 ARMORED CAB TYPE KIT n° 53144 € 39500

Quando l'amico Pecchi, con la sua solita e ormai nota flemma anglofona, mi si accostò dieci giorni fà, porgendomi il nuovo modello del semicingolato contraereo con pezzo da 3,7cm, quasi non ci credevo!! Eppure, era lui fresco di casella postale, appena arrivato dall'importatore di Milano, per essere sottoposto alla nostra umile attenzione. Pecchi, in questo senso superò se stesso, chiedendomi se ero disposto a recensire questo ultimo modello nato in casa Tamiya, inoltre precise istruzioni impartite dal "boss" Giorgio Pini, mi informavano sulla necessità di fare le cose, accuratamente ed in grande stile. Bene eccoci qua, a parlare di questo singolare semicingolato, che partecipò ad alcuni eventi bellici posteriori al 1943. Anticipo immediatamente, che questa mia recensione ha lo scopo, per tutti quei modellisti che sono o saranno intenzionati ad acquistare questo modello, di presentare la scatola di montaggio così com'è, mentre un vero e proprio articolo, sul modello e sui consigli utili per la sua realizzazione, verrà pubblicato, prossimamente sul Notiziario con fotografie e più precisi cenni storici. In questo momento, preso



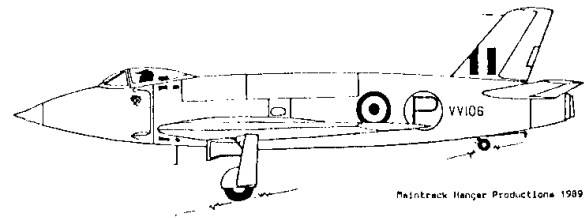
così di sorpresa, non posso che saltare ancora una volta l'accuratezza dei particolari, e le precise finiture che caratterizzano il kit in questione. Apriamo la scatola, e notiamo come la Tamiya, continua ad impostare le proprie produzioni, più sulla qualità che sulla quantità. Daltronde, le ultime produzioni hanno parlato da sole, chi ha potuto non ammirare i dettagli dell'M2 Bradley, o del Challenger britannico, ed ancora l'M60 A3 americano? Aprendo la scatola troviamo quattro stampe, tutte imbustate singolarmente, di plastica giallo/sabbia. Il telaio a parte "non sottovuoto" è marcato 1972, ma questo è facilmente comprensibile in considerazione del fatto che questo modello è un ulteriore sviluppo dell'8 ton. nato in casa Tamiya come trasporto truppe poi successivamente veicolo antiaereo con la Flak 38 quadrinata, ed ora sotto questa nuova veste. Il treno di rotolamento posteriore, è riprodotto piuttosto bene, anche se alcuni rulli, appaiono contornati, da una leggera sbavatura. Il tutto ovviamente si eliminerà, con il kutter, e carta abrasiva. I cingoli poi sono riprodotti in maniera eccellente, considerando l'età dello stampo: questo è da tenere in considerazione. Lo scafo superiore è di facile assemblaggio, mentre le pareti ribaltabili, (pezzi C2 e C31) dovranno essere trattate con cura, in quanto la rete è da sistemare a parte. Niente paura comunque, le istruzioni anche se non in italiano, sono chiarissime, e ci offrono le misure da rispettare. Anche l'interno della cabina,

in questo modello è perfettamente riprodotta, permettendo così di presentarlo aperto, per meglio collocarlo in un possibile diorama. Per questo, basterà semplicemente lasciare aperte le portiere blindate (C12 e C11) che facevano parte della poderosa struttura che proteggeva l'equipaggio del mezzo. Inoltre bisognerà tagliare con il kutter la linea indicata dalle istruzioni. Non dimenticatevi, prima di posizionare la cabina (pezzo n°8) di verniciare gli interni, magari arricchendoli con dettagli (borracce, elmetti, carte) per dare un maggiore senso di operatività. Anche la protezione del frontale e del radiatore è ben fatta, e non necessità di grossa lavorazione per sistemarla nell'incastro predisposto (parte C3). Al capitolo (15) delle istruzioni, inizia la descrizione del montaggio della Flak 37. Consiglio caldamente, di seguire scrupolosamente le varie fasi senza saltare per qualsiasi motivo di palo in frasca. Questo vi aiuterà indubbiamente a non sbagliare. Evidenziando da un disegno ingrandito al capitolo al capitolo (20) il dettaglio delle barre di sostegno delle scudature del cannone AA (parti C16 C17), che dovranno essere maneggiate con estrema cautela. Anche la sistemazione degli scudi (C9 C10), è bene seguirli con attenzione per evitare di non trovarseli a modello finito, non paralleli al brandeggio dell'arma. A parte un foglio allegato che ci permetterà con giusti consigli, di non sbagliare la posizionatura delle decals. Il kit ci propone due versioni, una della 12° batteria 2° Btg. appartenente alla Wehrmacht, l'altro in servizio presso la Panzer Divisionen "Grossdeutschland" con targhe Luftwaffe. Vi sono poi varie possibilità di mimetizzazione, quella classica post 1943, fondo giallo sabbia, con sfumature rosso/bruno e verde scuro, invernale sul profilo della scatola. Altre mimetizzazioni, per esempio usate in Italia verranno trattate sul prossimo articolo. Concludendo, non posso che esaltare le caratteristiche di questo modello della Tamiya, raccomandandolo soprattutto agli amanti dei diorami, o a quei modellisti, che comunque prediligono ambientare le loro realizzazioni. Ringrazio in fine l'importatore Fancasiano, per averci messo a disposizione il kit da visionare.

GIANLUCA COCCHI
JPMS MODENA

SUPERMARINE 510 MAINTRACK MODELS, Scala 1/72

Il Supermarine 510 volò per la prima volta il 29 Dicembre 1948, propulso da un turbo getto Rolls Royce Nene, ed era il diretto discendente del caccia imbarcato Attacker, a sua volta derivato (con profonde modifiche) dagli Spitfire e Sefang, ultimi rappresentanti della famiglia degli Spitfire. Nel Settembre del 1950, il Supermarine 510 venne equipaggiato con un gancio di appontaggio con struttura triangolare, onde poterne valutare la possibilità di impiego sulle portaerei. Il secondo velivolo costruito venne denominato Supermarine 510, ed era abbastanza simile al suo predecessore, si differenziava per l'adozione del carrello triclo anteriore. Il "510" è attualmente conservato presso il museo di Cosford, e può essere considerato come il predecessore delle sfortunate Supermarine Swift. Dopo queste brevissime note di inquadramento storico, passiamo all'esame di questo modello e diciamo subito che si tratta di un vacuform in scala 1/72, di buona fattura, appartenente ad una serie denominata "Maintrack Hangar Production" (che prossimamente vedrà anche la realizzazione del citato Swift). Il modello è stampato su un unico foglio di plasticard bianco del giusto spessore, ed il kit completo comprende anche parti in metallo bianco (gambe dei carrelli, ruote, seggiolino), tutte ben riprodotte, e che evitano lunghe e difficili ricerche per l'individuazione di particolari similari da adattare e/o ricostruire. È ovviamente presente anche una cappottina, in plastica di buona trasparenza. Vi sono poi le decals, tipiche della produzione Maintrack, precise e sottili, che consentono di riprodurre l'aereo in due diversi momenti della sua vita. La finitura è quella classica dei prototipi, ovvero interamente in alluminio naturale. Concludendo, si tratta di un



buon modello, consigliabile a chi desideri avvicinarsi per la prima volta ai vacuform, molto semplice da montare e facile da verniciare. Esso può essere ottenuto direttamente dalla Maintrack Models all'indirizzo sotto riportato, e non dimenticate di richiedere anche l'interessante catalogo del negozio.

Maintrack Models, 79 Queens Road, Hastings, East Sussex TN34 1RL, United Kingdom.

RF 4C, A 10A, EF 111A, F111E, F 111F. XTRADECAL, X010/72, Scala 1/72

Dopo essersi creato la fama di uno dei negozi di modellismo più importanti a livello europeo, la ditta Hannant si è dedicata alla realizzazione di prodotti specifici per il nostro hobby, quali le vernici (che sono disponibili in un gran numero di colori), i liquidi per le decals, e da circa un anno a questa parte, anche i fogli di decalcomanie. Le decals sono fatte molto bene, curate nei colori e nei particolari, ed essendo di tipo tradizionale, possono beneficiare dei noti trattamenti Super/Scale per la loro applicazione. Tra i pregi, si possono menzionare la nitidezza di stampa, il notevole numero di soggetti riproducibili per ogni foglio e l'ampiezza ed accuratezza delle informazioni e spiegazioni contenute nel foglio delle istruzioni, per la loro applicazione. La colorazione dei soggetti proposti, oltre ad un disegno a 4 viste (completo di riferimenti FS 595a) è anche trattata in esaurienti note specifiche dell'aeromobile in questione (quando è stato visto e dove, perché porta questa o quella particolare livrea). Qualche miglioramento si potrebbe invece ancora fare rendendole leggermente meno opache ed un po' più sottili. Per venire al caso specifico del foglio X010/72 (l'ultimo numero della sigla si riferisce alla scala, che è la classica 1/72), i soggetti proposti sono molto interessanti, in particolare gli F 111 (visto il recente arrivo dei vari modelli Hasegawa 1/72); gli A 10, purtroppo, sono sempre relativamente anonimi, mentre inusuale è l'RF 4C, caratterizzato da una mimetica tipo "lizard". Giudizio finale decisamente positivo, dunque; peccato solo che queste decals non siano facilmente reperibili in Italia, per cui il modo migliore per averle è quello di richiederle direttamente ad Hannant, all'indirizzo sotto riportato.

H.G. Hannant Ltd., Trafalgar House, 29/31 Trafalgar Street, Lowestoft, Suffolk NR32 3AT, England.

U.S. NAVY & U.S.A.F. LOW VISIBILITY MARKINGS FOR A/6 A/7, EF/11A, TA/7C, A.N.G. F/4, F/105D. Maintrack Models, Clerafix Decals D 725, Scala 1/72.

Avevo già visto queste decals un paio di anni fa, ma solo dopo aver parlato direttamente con l'autore di questi fogli mi sono lasciato convincere della loro funzionalità, anche se serbo ancora qualche perplessità. Naturalmente, avrete capito che non si tratta di normali decalcomanie, ma bensì di qualcosa che "funziona" in modo non convenzionale. Il principio usato è quello delle figurine tatuaggio, che da bimbi ci "stampavano" sulle braccia. Riassumo dunque brevemente il procedimento di applicazione ai modelli: si ritaglia il simbolo prescelto e si toglie il supporto protettivo, liberando la parte adesiva; si posiziona la decal nel punto opportuno (è questa l'operazione più delicata, che richiede maggior attenzione, visto che non concede la possibilità di un secondo posizionamento senza che le decal venga danneggiata) e la si inumidisce con un panno sulla superficie non adesiva; si toglie quindi la carta inumidita,

e la decal rimane piazzata sul modello. Il grande vantaggio è che queste decals non richiedono l'uso del procedimento Super/Scale, ovvero la preventiva lucidatura del modello e la sua opacizzazione dopo il posizionamento delle decalcomanie, operazioni che richiedono molto tempo ed una certa attenzione. Le perplessità di cui dicevo all'inizio riguardano invece l'applicazione di queste decals alle superfici curve senza l'uso di prodotti ammorbidenti: penso infatti che sia difficilissimo far sì che queste decals aderiscano perfettamente. Perciò, che riguarda la fattura, devo dire si presentano sottilissime e precise, essendo anche molto fedeli nei colori. Consiglio dunque di provare almeno un foglio, per potersi fare direttamente un'idea del prodotto. Queste decals possono essere richieste direttamente alla Maintrack Models all'indirizzo sotto riportato, che, a richiesta fornirà anche un elenco dei fogli disponibili, il cui numero (per ora non sono molti) è destinato ad aumentare. Come nota finale, vorrei dire che i soggetti trattati presentano quasi tutti delle livree inedite.

Maintack Models, 79 Queens Road, Hastings, East Sussex TN34 1RL, United Kingdom.

RUOTE A RAGGI E CERCHIONI FOTOINCISI, Scala 1/72 & 1/48.

In occasione dell'edizione dello scorso Novembre dei Nationals dell'IPMS U.K., svoltasi vicino a Coventry, dove erano presenti praticamente tutti gli "addetti ai lavori", del settore, grandi e piccoli, ho avuto dalla AKITA MODEL alcune nuove realizzazioni di accessori per modelli di velivoli della I^a G.M.. Si tratta, per la precisione, di cerchioni con e senza raggi, in confezione realizzate per le scale 1/72 & 1/48, sotto forma di piccole buste contenenti i particolari riprodotti con la tecnica della fotoincisione ed un piccolo foglio di istruzioni. Non c'è molto da dire in merito, salvo rimarcare la qualità veramente superba dei particolari e la finezza del loro dettaglio. L'unico problema è l'applicazione alle ruote dei nostri modelli, che richiede molta abilità, specialmente per riprodurre la giusta "conicità" determinata dalla presenza dei raggi nelle ruote dei velivoli dell'epoca. Riguardo alle future realizzazioni, mi è stato riferito che si sta lavorando alla realizzazione degli interni del Messerschmitt ME 262 in scala 1/72: se il livello qualitativo sarà almeno pari a quello di queste ruote, ci troveremo sicuramente di fronte ad un prodotto degno di nota.

REVIEW SAMPLE KINDLY SUPPLIED by AKITA MODELS, 22 Quicks Road, London SW 19, United Kingdom.

EDOARDO ROSSO
IPMS TORINO

CHALLENGER The Bimonthly Newsletter of the London Branch of MAFVA.

Altra rivista che si affaccia sul panorama editoriale, satellite attorno alla rivista MAFVA. Questa pubblicazione è di piccolo formato, per internderci cm 15x21, realizzata in fotocopia, consta di 12 pagine con fotografie e disegni in scala 1/76. Fra i vari argomenti trattati, spiccano articoli su colorazioni, riprendono articoli tratti da altre riviste molto più importanti, brevi monografie su veicoli in genere. In questo numero ad esempio troviamo i seguenti argomenti: da un settimanale inglese un articolo sull'uso dei gas nella guerriglia Israele/Palestinese, la pagina centrale è interamente dedicata ad un autocarro inglese leggero, il '15cwt 4x4 G.S. Guy Quad/ANT' in scala 1/76. Nella pagina oltre alle didascalie solite troviamo anche alcune note, come per esempio dati di produzione ecc. ecc.. Per ogni numero viene descritto un museo, su questo numero in particolare parlano del Royal Electrical and Mechanical Engineers (REME), proseguendo pagina dopo pagina incontriamo altri articoli di costume, cronaca ed in fondo una pagina di recensioni di libri, modelli, ecc. ecc. Come supplemento pubblicitario troviamo un piccolo catalogo della ditta Cromwell Model casa di modelli in resina

